



Bruxelles, 25 giugno 2024
(OR. en)

11330/24

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0271(COD)**

**TRANS 314
CODEC 1573**

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	10938/24
n. doc. Comm.:	11718/23 + ADD 1-4
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010 – Risultati dei lavori

Si allega per le delegazioni, per informazione, il testo su cui il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (Trasporti) ha raggiunto un orientamento generale in merito alla proposta in oggetto nella sessione del 18 giugno 2024.

2023/0271 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ GU C, C/2024/891, 6.2.2024.

² GU C, C/2024/1982, 18.3.2024.

considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"³ fissa un obiettivo di neutralità climatica che l'Unione deve raggiungere entro il 2050, nonché un chiaro obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. **Entrambi gli obiettivi sono sanciti nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio. Nel Green Deal europeo è invocata una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti, unita al contestuale impegno a raggiungere l'obiettivo "inquinamento zero"⁴ per ridurre entro il 2030 di oltre il 55 % l'impatto sulla salute delle emissioni di inquinanti atmosferici e del 30 % la percentuale di persone che soffrono di disturbi cronici dovuti al rumore dei trasporti. I trasporti rappresentano circa il 25 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione e tali emissioni sono aumentate negli ultimi anni. Il Green Deal europeo dà la priorità al trasferimento alle ferrovie e alle vie navigabili interne di una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada. Essendo il trasporto ferroviario un modo di trasporto ampiamente elettrificato ed efficiente sotto il profilo energetico, un maggiore utilizzo dei servizi ferroviari dovrebbe contribuire a ridurre le emissioni e il consumo energetico dei trasporti.**
- (2) La comunicazione concernente la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁵ definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso che il sistema europeo dei trasporti deve seguire per conseguire gli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Nella comunicazione si afferma di ambire ad aumentare il traffico merci su rotaia del 50 % entro il 2030 e a raddoppiarlo entro il 2050, a raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050 e a rendere neutri in termini di emissioni di carbonio entro il 2030, all'interno dell'Unione, i viaggi collettivi programmati al di sotto dei 500 km. Per conseguire tali obiettivi, il trasporto ferroviario **dovrebbe** diventare più attraente in termini di accessibilità economica e affidabilità e i servizi **dovrebbero** diventare più adatti alle esigenze dei viaggiatori e degli spedizionieri di merci.

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un percorso verso un pianeta più sano per tutti Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" (COM(2021) 400 final del 12 maggio 2021).

⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final del 9 dicembre 2020).

- (3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ stabilisce le norme applicabili alla gestione e all'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria nonché i principi e le procedure applicabili all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari nazionali e internazionali.
- (4) Il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ prevede l'istituzione di corridoi ferroviari merci e di sportelli unici per facilitare le richieste di capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari internazionali di trasporto merci.
- (5) La gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico **ferroviario** sono fondamentali per il buon funzionamento del settore ferroviario. L'esercizio di servizi di trasporto ferroviario, **in particolare di servizi ferroviari transfrontalieri**, deve essere pianificata e coordinata accuratamente per consentire a treni con caratteristiche molto diverse, ad esempio velocità e distanza di frenata, di condividere in sicurezza i medesimi binari. Una gestione ottimale **e armonizzata** della capacità crea maggiori opportunità per i servizi ferroviari e ne aumenta l'affidabilità **e la continuità**. Il **presente** regolamento dovrebbe offrire ai gestori dell'infrastruttura una flessibilità sufficiente per gestire in modo efficace la capacità, garantendo nel contempo che **tutti i richiedenti** siano **trattati in modo trasparente e non discriminatorio, che garantisca una concorrenza equa**, in termini di accesso alla rete.
- (6) La direttiva 2012/34/UE riconosce agli Stati membri il diritto di non applicare le norme relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria a talune parti della rete ferroviaria o a taluni servizi ferroviari, qualora tale esclusione dall'ambito di applicazione del diritto dell'Unione non incida sul funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico. Tali esclusioni dovrebbero continuare ad applicarsi e gli Stati membri dovrebbero conservare il diritto di richiederle in futuro anche in relazione al presente regolamento.

⁶ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

⁷ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

(6 bis) L'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica è disciplinata in particolare dal trattato tra la Francia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord relativo alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica da parte di concessionari privati, firmato a Canterbury il 12 febbraio 1986 ("trattato di Canterbury"), e dalla convenzione di concessione tra the Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited and France-Manche S.A. A norma di tale trattato e della concessione ("convenzione di concessione"), i concessionari gestiscono l'infrastruttura e operano un servizio di navetta per veicoli stradali. La direttiva 2012/34/UE, ad eccezione di taluni articoli, non si applica alle imprese la cui attività si limita a fornire esclusivamente servizi di navetta per veicoli stradali mediante il tunnel sotto la Manica o a operazioni di trasporto sotto forma di servizi di navetta per veicoli stradali mediante tale tunnel. Analogamente, non è opportuno applicare il presente regolamento alla gestione della capacità di infrastruttura per l'esercizio di tali servizi. Salvo disposizione contraria, il presente regolamento dovrebbe applicarsi alla gestione della capacità di infrastruttura per l'esercizio di altri servizi, come i treni passeggeri e merci.

Inoltre, in virtù del trattato di Canterbury e della convenzione di concessione, i concessionari sono tenuti a rispettare le disposizioni di tale accordo, le disposizioni legislative e regolamentari in vigore in Francia e nel Regno Unito e le norme dell'Unione applicabili alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica. I governi della Francia e del Regno Unito hanno l'obbligo di adoperarsi per coordinarsi e adottare le misure, compresi gli approcci alle organizzazioni internazionali, che sono necessarie in particolare per l'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica conformemente alla convenzione di concessione. L'applicazione di talune disposizioni del presente regolamento all'infrastruttura del collegamento fisso sotto la Manica dovrebbe pertanto essere esclusa qualora tale applicazione presenti un rischio di conflitto con l'applicazione della normativa in vigore nel Regno Unito. È il caso della disposizione che definisce i valori soglia per l'infrastruttura altamente utilizzata o saturata.

(6 ter) Nell'attuazione del presente regolamento in relazione a una parte della rete ferroviaria dell'Unione in cui la capacità è costantemente disponibile e non si prevedono cambiamenti rilevanti nel breve o medio termine o in relazione a una parte della rete ferroviaria dell'Unione geograficamente isolata dal resto della rete ferroviaria dell'Unione per la presenza del mare, per la quale non vi è alcuna necessità concreta di coordinamento con altri Stati membri o gestori dell'infrastruttura che gestiscono l'infrastruttura situata in altri Stati membri, gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero avere la possibilità di seguire un approccio pragmatico e proporzionato al fine di evitare costi e oneri amministrativi sproporzionati, rispettando nel contempo gli obblighi di cui al presente regolamento.

(6 quater) Il presente regolamento non dovrebbe impedire agli Stati membri di adottare le misure necessarie per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o di difesa e per garantire che l'esercito abbia un accesso sufficiente all'infrastruttura ferroviaria.

(6 quinquies) Le infrastrutture di trasporto rappresentano la spina dorsale dell'economia e della società nel suo complesso. Alcune infrastrutture ferroviarie sono fondamentali per garantire il buon funzionamento delle funzioni vitali della società e hanno un'importanza strategica per la sicurezza nazionale. In alcuni casi, la concessione di diritti di capacità a un richiedente potrebbe compromettere la sicurezza pubblica o l'ordine pubblico nell'Unione, anche a livello di Stati membri, ad esempio nel caso in cui un'impresa ferroviaria intenda trasportare merci pericolose o armi entrate illegalmente nell'Unione tramite l'infrastruttura ferroviaria di uno Stato membro. Al fine di garantire un traffico di trasporto ferroviario fluido e sicuro e di garantire la protezione della propria infrastruttura di trasporto ferroviario, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a imporre ai gestori dell'infrastruttura che rifiutino di concedere o revochino i diritti di capacità a un richiedente qualora l'accesso alla sua infrastruttura presenti un rischio per l'ordine pubblico o la sicurezza pubblica, comprese la sicurezza e la difesa nazionali. Eventuali decisioni di questo tipo dovrebbero essere debitamente giustificate nonché strettamente necessarie e proporzionate all'obiettivo perseguito, tenendo conto anche degli impatti di tale decisione sulla concorrenza e sulla continuità delle catene di approvvigionamento, in particolare per l'approvvigionamento di fattori produttivi critici, e laddove il diritto di capacità richiesto costituisca un diritto di capacità multirete. Nel valutare il rischio per la sicurezza pubblica o l'ordine pubblico, lo Stato membro interessato può tenere conto, tra l'altro, del fatto che il richiedente è oggetto di misure restrittive adottate dall'Unione e dei motivi dell'adozione di tali misure, che appartiene o è effettivamente

controllato da una persona o un'entità oggetto di misure restrittive adottate dall'Unione, o agisce per conto della stessa o sotto la sua direzione, ovvero che il richiedente o tale persona o entità è coinvolto in attività illecite o in attività che facilitano lo sviluppo di capacità militari di un paese terzo che costituiscono una minaccia per la sicurezza nazionale dello Stato membro. Tale decisione dovrebbe essere riesaminata periodicamente dallo Stato membro, in particolare valutando periodicamente se essa continui a essere giustificata e proporzionata. Lo Stato membro dovrebbe informare la Commissione, l'organismo di regolamentazione e, per i diritti di capacità multirete, gli altri Stati membri interessati in merito alla decisione adottata e alle relative motivazioni e dovrebbe coordinarsi con tali altri Stati membri qualora questi ultimi esprimano preoccupazioni in merito alla decisione adottata.

- (7) Le norme e le procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria dovrebbero rispecchiare meglio le esigenze di tutti i segmenti del mercato ferroviario. In particolare dovrebbero tenere conto della necessità di una stabilità a lungo termine della capacità disponibile per i servizi passeggeri, **compresi i servizi gestiti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico**, e di una flessibilità a breve termine per il traffico merci al fine di rispondere alla domanda del mercato. Pertanto il processo di gestione della capacità non dovrebbe più essere incentrato prevalentemente su un orizzonte annuale, ma dovrebbe essere organizzato in tre fasi successive di pianificazione strategica della capacità, programmazione dei servizi ferroviari e assegnazione della capacità, e adattamento e riprogrammazione della capacità. L'introduzione di fasi meglio definite e strutturate, che prevedano la possibilità di una pianificazione a lungo termine e di un adattamento a breve termine nella gestione della capacità, avvantaggerebbe in particolare i servizi meno facili da pianificare in anticipo o più complessi da organizzare, quali i treni merci e i treni passeggeri transfrontalieri.
- (8) Una parte crescente della rete ferroviaria dell'Unione è saturata o prossima alla saturazione e non è in grado di soddisfare le esigenze di capacità di infrastruttura ferroviaria di tutti i richiedenti e di sostenere un'ulteriore crescita del volume del trasporto ferroviario. Lo sviluppo e la digitalizzazione delle infrastrutture, conformemente alla specifica tecnica di interoperabilità elaborata a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, in particolare il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ("ERTMS"), dovrebbero tradursi in un aumento della capacità disponibile a medio e lungo termine. Ciò nonostante i gestori dell'infrastruttura **dovrebbero** assegnare le priorità per l'utilizzo delle sezioni **altamente utilizzate o saturate**. **Gli Stati membri dovrebbero avere il diritto di fornire al gestore dell'infrastruttura orientamenti strategici per garantire**

che la pianificazione e l'utilizzo della capacità ferroviaria, in particolare sulle tratte altamente utilizzate o saturate, siano coerenti con i loro obiettivi e orientamenti strategici generali, nel rispetto delle responsabilità operative del gestore dell'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero valutare l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria sulla base di procedure e metodi oggettivi, trasparenti e appropriati, tenendo nella massima considerazione il metodo comune che deve essere elaborato dall'ENIM. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di definire, mediante un atto di esecuzione, i principi fondamentali generali del metodo che deve essere elaborato dall'ENIM. Nell'adottare tale atto, la Commissione dovrebbe astenersi dal definire gli elementi dettagliati da includere nel metodo.

(8 bis) Al fine di garantire un utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura ferroviaria, è opportuno tenere conto di criteri socioeconomici, operativi e ambientali durante il processo di pianificazione e assegnazione, in particolare nella valutazione delle opzioni alternative di ripartizione in cui un elemento dell'infrastruttura è stato dichiarato altamente utilizzato o saturato e ai fini della risoluzione dei conflitti. In particolare, la rete europea dei gestori dell'infrastruttura (ENIM), istituita dalla direttiva 2012/34/UE, dovrebbe basarsi su tali criteri al fine di definire le procedure per la valutazione delle opzioni alternative di ripartizione e per la risoluzione dei conflitti. Tali procedure dovrebbero essere, per quanto possibile, semplici e definite in modo generale, consentendone l'applicazione nella maggior parte delle circostanze.

(9) La pianificazione strategica della capacità **da parte dei gestori dell'infrastruttura** dovrebbe migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria anticipando la domanda di servizi ferroviari, **anche mediante l'analisi degli sviluppi previsti del mercato dei trasporti**, e tenendo conto dello sviluppo, del rinnovo e della manutenzione pianificati dell'infrastruttura. Dovrebbe garantire che la capacità di infrastruttura ferroviaria sia assegnata in modo da massimizzare il valore dei servizi ferroviari per la società. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero garantire che la pianificazione strategica fornisca un livello crescente di dettagli sulla capacità disponibile e che costituisca la base per l'assegnazione della capacità.

- (10) Al fine di garantire la disponibilità di capacità per l'assegnazione a segmenti diversi del mercato ferroviario e in particolare ai servizi ferroviari di trasporto merci e transfrontalieri, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere autorizzati a pianificare preventivamente l'uso della capacità su sezioni saturate o fortemente utilizzate della rete ferroviaria ed estendere tale pianificazione ad altre sezioni della rete, qualora ritenuto necessario. Tale pianificazione preventiva della capacità dovrebbe tenere conto dei diversi metodi di assegnazione della capacità e delle caratteristiche dei diversi segmenti del mercato ferroviario. Detta pianificazione dovrebbe consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria raggruppando i treni con caratteristiche di prestazione simili nella fase di assegnazione della capacità. [...]
- (11) Nell'assegnazione della capacità, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero aderire **alla loro pianificazione strategica** per la fornitura di capacità, **garantendo** nel contempo[...] che la capacità sia assegnata in funzione della domanda del mercato in modo equo e non discriminatorio. A tal fine, alcune richieste di capacità possono essere respinte, **anche quando si applicano meccanismi di risoluzione dei conflitti**, e il piano di fornitura di capacità **dovrebbe** essere **continuamente** aggiornato per rispecchiare la **capacità disponibile**. **I meccanismi di risoluzione dei conflitti dovrebbero tenere conto dei diversi metodi di assegnazione della capacità e delle caratteristiche dei diversi segmenti del mercato ferroviario.**
- (12) I diversi segmenti del mercato ferroviario sono predisposti in maniera diversa ad anticipare le loro esigenze in termini di capacità di infrastruttura ferroviaria. Taluni fornitori di servizi di trasporto merci, in particolare, potrebbero non essere in grado di individuare le loro esigenze di capacità in tempo utile ai fini dell'inclusione nell'orario di servizio, ossia nel piano annuale per la circolazione di treni e materiale rotabile, e potrebbero non essere idonei a rientrare nella programmazione annuale. Di conseguenza i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere in grado di offrire capacità sufficienti in termini di qualità e quantità anche per i servizi ferroviari che presentano una domanda instabile, sono organizzati con un preavviso relativamente breve, prevedono più di una singola circolazione di un treno e possono circolare ripetutamente per un periodo di tempo che può non coincidere con il periodo di validità dell'orario di servizio.

- (13) I richiedenti di capacità di infrastruttura ferroviaria dovrebbero essere in grado di pianificare e richiedere la capacità di infrastruttura ferroviaria su base annuale secondo l'orario di servizio. I richiedenti dovrebbero inoltre poter richiedere con maggiore anticipo la capacità di infrastruttura ferroviaria per servizi ferroviari stabili e pluriennali attraverso accordi quadro. Infine i richiedenti dovrebbero poter richiedere capacità in prossimità dell'inizio della circolazione per singoli treni mediante richieste di capacità ad hoc o per servizi ferroviari ripetitivi mediante richieste di pianificazione continua (rolling planning). **Poiché la pianificazione continua è particolarmente adatta per i servizi ferroviari di trasporto merci, date le loro caratteristiche, l'assegnazione della capacità attraverso la procedura di pianificazione continua dovrebbe riguardare almeno i servizi ferroviari di trasporto merci.**
- (14) Una quota significativa del trasporto ferroviario di merci avviene su lunga distanza e richiede il coordinamento transfrontaliero dei gestori dell'infrastruttura. L'obiettivo strategico di aumentare il traffico ferroviario dipende altresì dall'aumento dei servizi transfrontalieri di trasporto passeggeri. Al fine di agevolare e promuovere un aumento del traffico transfrontaliero nello spazio ferroviario europeo unico, è necessario garantire una maggiore coerenza [...] delle norme e delle procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria **e un approccio armonizzato.** Di conseguenza, il ruolo **dell'ENIM** dovrebbe essere rafforzato **affidandole** l'elaborazione di orientamenti relativi alle procedure e alle metodologie per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria **al fine di rafforzare un'attuazione coerente** del presente regolamento, nonché il coordinamento attivo della capacità e del traffico transfrontalieri. In particolare **l'ENIM** dovrebbe sviluppare quadri europei per la gestione della capacità e per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, delle perturbazioni e delle crisi, nonché per la valutazione delle prestazioni.
- (15) I quadri europei elaborati **dall'ENIM** dovrebbero fornire orientamenti, **compresi principi e procedure comuni,** e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero compiere ogni sforzo possibile per seguirli. **Sebbene tali quadri e gli elementi ivi contenuti dovrebbero essere non vincolanti e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero mantenere** la responsabilità delle proprie decisioni operative, **i gestori dell'infrastruttura dovrebbero spiegare** eventuali scostamenti **da tali quadri, come previsto nel presente regolamento.** **Tale** approccio **consente di raggiungere** un equilibrio tra le esigenze di coordinamento e applicazione di approcci armonizzati nello spazio ferroviario europeo unico e la necessità di adeguare le

procedure e le metodologie alle circostanze specifiche di determinate zone geografiche. Dopo **dieci** anni di applicazione del presente regolamento, **all'atto della valutazione della sua attuazione** la Commissione dovrebbe valutare se lo stato di convergenza delle procedure e delle metodologie e l'efficacia del processo di coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura, nonché i progressi generali verso la creazione dello spazio ferroviario europeo unico, giustifichino **la modifica del presente regolamento per prevedere norme vincolanti volte a sostituire** gli elementi dei quadri europei elaborati **dall'ENIM**.

(15 bis) L'ENIM dovrebbe designare un coordinatore della rete incaricato di svolgere compiti di sostegno e operativi. Tenuto conto dell'esperienza e del contributo di RailNetEurope (RNE) al miglioramento della gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria, l'ENIM dovrebbe prendere in considerazione questa associazione senza scopo di lucro ai fini della designazione del coordinatore della rete.

- (16) Le norme sulla gestione del traffico ferroviario transfrontaliero in condizioni normali e in caso di perturbazioni dovrebbero promuovere il funzionamento agevole, resiliente e senza soluzione di continuità dei servizi di trasporto ferroviario. Tali norme dovrebbero prevedere un sistema di coordinamento strutturato tra i gestori dell'infrastruttura e gli altri soggetti interessati.
- (17) La gestione dell'infrastruttura ferroviaria non solo richiede una stretta cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, ma anche una forte interazione con le imprese ferroviarie e altri soggetti interessati direttamente coinvolti nel trasporto ferroviario e multimodale e nelle operazioni logistiche. È necessario pertanto prevedere un coordinamento strutturato tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti interessati.
- (18) L'affidabilità dei servizi ferroviari è uno degli aspetti più apprezzati dai clienti del settore ferroviario. Anche l'affidabilità degli orari è un aspetto cruciale per il buon funzionamento del sistema ferroviario, nel quale esistono marcate interazioni tra i servizi e le esternalità della rete. Per questo motivo, gli scostamenti rispetto alla programmazione dovrebbero essere ridotti al minimo. Inoltre dovrebbe essere introdotto un sistema di incentivi adeguati per promuovere l'adempimento degli impegni da parte dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e di altri soggetti interessati pertinenti. Tali incentivi dovrebbero essere di natura tanto economica quanto non economica.

(18 bis) Il presente regolamento dovrebbe istituire un sistema di sanzioni da pagare qualora una parte, il gestore dell'infrastruttura o il richiedente non adempia ai propri impegni in relazione a un diritto di capacità assegnato. I livelli della sanzione a carico della parte che avvia la modifica dei diritti di capacità nei confronti dell'altra parte dovrebbero essere tali da fornire incentivi efficaci al gestore dell'infrastruttura e ai richiedenti affinché rispettino l'uso previsto della capacità e riducano al minimo le perturbazioni. Tali livelli dovrebbero essere proporzionati e non discriminatori e tenere conto di diversi fattori, tra cui l'impatto della modifica, la tempistica della sua notifica da parte della parte che ha avviato la modifica all'altra parte, la qualità della capacità alternativa fornita se la modifica è originata dal gestore dell'infrastruttura o l'eventuale possibilità che la capacità sia riassegnata e utilizzata da un altro richiedente se la modifica è originata dal richiedente. Fatte salve la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 ("COTIF"), in particolare l'appendice E, articolo 8, paragrafo 1, lettera c), se del caso, e il diritto di impugnare le decisioni relative alla sanzione pagata, il pagamento di tale sanzione da parte della parte che avvia la modifica a norma del presente regolamento dovrebbe estinguere per l'altra parte altre richieste finanziarie relative alla stessa modifica, al fine di evitare una doppia compensazione, la moltiplicazione dei procedimenti giudiziari e procedure lunghe, onerose e pesanti che comporterebbe un'azione di risarcimento finalizzata alla compensazione integrale del danno subito dall'altra parte.

(19) Il monitoraggio continuo della qualità dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e di quelli di trasporto ferroviario costituisce una condizione preliminare per migliorare le prestazioni di tali servizi. Di conseguenza è necessario istituire un sistema di indicatori trasparente e obiettivo che fornisca un riscontro sugli aspetti delle prestazioni che sono rilevanti per i diversi soggetti operativi interessati e per i clienti finali dei servizi di trasporto ferroviario. La funzione principale di tale sistema dovrebbe concentrarsi sul monitoraggio del rispetto degli impegni assunti dai soggetti operativi interessati e dell'evoluzione delle prestazioni nel corso del tempo, tenendo conto nel contempo delle diverse circostanze e caratteristiche del settore ferroviario. [...]

(20) Per migliorare le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, **L'ENIM dovrebbe sviluppare** un quadro **europeo** per la valutazione delle prestazioni. Tale quadro dovrebbe **mirare a** garantire che tutti i gestori dell'infrastruttura dell'UE utilizzino principi e metodologie comuni per misurare le prestazioni mediante indicatori concordati. Detto quadro dovrebbe consentire di individuare le carenze in termini di prestazioni sulla rete ferroviaria dell'UE. Dovrebbe **mirare a** garantire che i gestori dell'infrastruttura fissino obiettivi di prestazione in modo da tenere conto delle specificità della rete che gestiscono, garantendo nel contempo la coerenza nell'individuazione delle carenze di prestazione più rilevanti. Il quadro in questione dovrebbe consentire ai gestori dell'infrastruttura di cooperare a livello di UE per individuare misure volte ad affrontare le carenze in termini di prestazioni e a tenere traccia del loro impatto. **L'ENIM dovrebbe** riesaminare periodicamente tale quadro al fine di garantirne l'idoneità allo scopo.

(20 bis) L'ENIM dovrebbe elaborare una relazione europea sulla valutazione delle prestazioni riguardante almeno le linee incluse nei corridoi di trasporto europei istituiti dal [nuovo regolamento TEN-T]. La rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario (ENRRB) dovrebbe contribuire a tale riesame, fornendo la sua valutazione delle prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario e le relative raccomandazioni.

(21) Per garantire un [...] coordinamento **efficace** dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria **a livello dell'UE**, è opportuno rendere più operativa **L'ENIM**. Dovrebbero essere previsti, per tale rete, meccanismi decisionali che consentano ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria [...] di coordinarsi efficacemente in merito alla pianificazione strategica della capacità di infrastruttura ferroviaria.

(21 bis) Dovrebbero essere membri dell'ENIM tutti i gestori dell'infrastruttura degli Stati membri che sono responsabili delle linee facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T. Anche altri gestori dell'infrastruttura degli Stati membri dovrebbero poter partecipare alle deliberazioni dell'ENIM senza diritto di voto. È inoltre nell'interesse dell'Unione consentire la partecipazione all'ENIM, senza diritto di voto, dei gestori dell'infrastruttura responsabili delle linee sulla rete centrale o sulla rete centrale estesa TEN-T degli Stati che sono membri dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) e delle parti dell'Europa sudorientale del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, firmato dall'Unione conformemente alla decisione

(UE) 2017/1937 del Consiglio, a condizione che tali Stati o parti applichino il presente regolamento in virtù di un accordo internazionale concluso con l'Unione. Tali Stati e parti sono strettamente associati all'Unione nel settore dei trasporti. Inoltre, a causa della loro posizione geografica, la maggior parte di essi ha importanti collegamenti ferroviari con gli Stati membri o ha traffico di transito tra due o più Stati membri. Pertanto il loro contributo al lavoro dell'ENIM è importante.

(21 ter) Le misure e gli orientamenti strategici degli Stati membri che hanno un impatto sui servizi ferroviari transfrontalieri dovrebbero essere oggetto di coordinamento tra gli Stati membri, per quanto possibile nel contesto delle sedi esistenti.

- (22) Gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario dovrebbero cooperare a livello di Unione per garantire un'applicazione coerente del quadro normativo e un trattamento coerente dei richiedenti in tutto lo spazio ferroviario europeo unico. Dovrebbero conseguire tale obiettivo attraverso **l'ENRRB**, al fine di sviluppare prassi comuni per l'adozione delle decisioni che hanno il potere di adottare a norma del presente regolamento. A tal fine, **l'ENRBB** dovrebbe svolgere compiti di coordinamento e **può** adottare raccomandazioni, pareri **o relazioni** non vincolanti **in materia di servizi ferroviari transfrontalieri e delle prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario. Le raccomandazioni e i pareri adottati dall'ENRRB** non dovrebbero incidere sulle competenze degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario o di quelli dei gestori dell'infrastruttura.
- (23) Una gestione efficiente della capacità e del traffico ferroviario richiede lo scambio di dati e informazioni tra i gestori dell'infrastruttura, i richiedenti e altri soggetti operativi interessati. Tale scambio può essere notevolmente più efficace ed efficiente con il sostegno di strumenti digitali interoperabili e, ove possibile, dell'automazione. Si dovrebbero pertanto attuare in via prioritaria delle specifiche di interoperabilità, che dovrebbero essere ulteriormente sviluppate al fine di tenere il passo con gli sviluppi tecnologici e i nuovi processi proposti nel presente regolamento.
- (24) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero garantire l'allineamento, in particolare per quanto concerne la digitalizzazione, con il lavoro dell'impresa comune "Ferrovie europee" istituita al titolo IV del regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, **tramite il gruppo direttivo del**

pilastro Sistema [...] e [...] il gruppo di diffusione di cui, rispettivamente, agli articoli 96 e 97 del regolamento (UE) 2021/2085.

[...].

- (26) Al fine di garantire un processo agevole di gestione della capacità e del traffico per i servizi ferroviari internazionali, ridurre al minimo le cancellazioni della capacità assegnata e le interruzioni delle operazioni ferroviarie dovute a perturbazioni sulla rete ferroviaria e tenere conto degli sviluppi nelle pratiche dei gestori dell'infrastruttura e dell'uso di metodi nuovi di assegnazione della capacità e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato. Tali poteri dovrebbero riguardare: **taluni elementi dei** risultati della pianificazione strategica della capacità di infrastruttura; lo schema per la pianificazione strategica della capacità e la procedura di assegnazione di capacità; **le durate delle** modifiche della capacità assegnata e la predisposizione di soluzioni alternative per i richiedenti; **taluni elementi connessi allo** schema per il coordinamento, la consultazione e la pubblicazione delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura; **le soglie per l'utilizzo della capacità** di infrastrutture altamente utilizzate e saturate; **e** le informazioni da fornire ai soggetti operativi interessati[...]. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁸. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (27) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per introdurre requisiti tecnici e operativi volti a facilitare il buon funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico per quanto riguarda: criteri uniformi per i requisiti stabiliti dai gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda i richiedenti; **le norme dettagliate relative alla procedura di conclusione degli accordi quadro, alla forma e al contenuto di tali accordi; i principi fondamentali del metodo di calcolo dell'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria; la categorizzazione delle modifiche dei diritti di capacità e le condizioni che danno luogo al pagamento di sanzioni;** criteri e procedure comuni per la riprogrammazione **ai fini della gestione delle perturbazioni della rete;** **e taluni** elementi **del quadro europeo per la**

⁸ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

valutazione delle prestazioni. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹.

Qualora il comitato non esprima alcun parere nel quadro della procedura d'esame, la Commissione non dovrebbe adottare il progetto di atto di esecuzione.

- (28) Le norme sull'assegnazione della capacità di cui alla direttiva 2012/34/UE sono sostituite da quelle stabilite nel presente regolamento. È pertanto opportuno definire nel presente regolamento le norme concernenti la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, le norme sulla cooperazione tra organismi di regolamentazione del settore ferroviario, i requisiti per gli elementi del prospetto informativo della rete che descrive la natura dell'infrastruttura ferroviaria a disposizione delle imprese ferroviarie, le condizioni di accesso alla stessa e i principi e i criteri per l'assegnazione della capacità. Le norme in materia di cooperazione e coordinamento, nonché gli elementi del prospetto informativo della rete, che non sono connessi alla gestione della capacità, dovrebbero rimanere nella direttiva 2012/34/UE.
- (29) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010¹⁰ ha concluso che l'impatto del regolamento era troppo limitato per contribuire al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Inoltre la cooperazione tra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria era ancora inefficace da un punto di vista transfrontaliero. La valutazione ha dimostrato inoltre che gestire separatamente la capacità sui corridoi ferroviari merci e sul resto della rete non è efficiente. Un quadro normativo unico dovrebbe applicarsi alla gestione della capacità della rete ferroviaria, consolidando le relative disposizioni della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) n. 913/2010. È pertanto opportuno che il regolamento (UE) n. 913/2010 **sia abrogato** e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE concernenti l'assegnazione della capacità **siano soppresse, e che essi** siano sostituiti dal presente regolamento, **garantendo nel contempo un periodo di transizione sufficiente.**

⁹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

¹⁰ SWD(2021) 134 final del 2 giugno 2021.

- (30) La preparazione dell'orario di servizio richiede che le attività preparatorie siano svolte negli anni precedenti l'entrata in vigore di detto orario di servizio. Pertanto la transizione dal quadro normativo istituito dalla direttiva **2012/34/UE** e dal regolamento (UE) n. 913/2010 a quello istituito dal presente regolamento implica che i preparativi per gli orari di lavoro nell'ambito del nuovo quadro dovrebbero iniziare parallelamente all'applicazione delle norme nell'ambito del quadro attuale. **Dovrebbe** di conseguenza essere applicato, in una fase di transizione, un duplice regime in base al quale le fasi preparatorie necessarie per un determinato orario di servizio dovrebbero essere conformi al quadro giuridico applicabile a tale orario di servizio specifico. Gli accordi quadro conclusi nel contesto del quadro attuale dovrebbero consentire la possibilità di continuare a presentare richieste per un periodo transitorio nell'ambito del nuovo regime.
- (31) Nel contesto del nuovo quadro, le fasi preparatorie per un orario di servizio dovrebbero iniziare con **l'avvio della fase della** strategia relativa alla capacità cinque anni prima dell'entrata in vigore di un determinato orario di servizio. **Tale calendario è coerente con quello degli accordi contrattuali conclusi tra lo Stato membro e il gestore dell'infrastruttura, che comprendono la struttura dei pagamenti concordati per l'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura e che coprono un periodo non inferiore a cinque anni, come previsto dalla direttiva 2012/34/UE.** Ai fini di una rapida applicazione del nuovo quadro normativo e tenendo conto dei lavori preparatori già intrapresi dal settore, lo schema di attività che porta alla definizione dei primi due orari di servizio potrebbe essere ridotto a 38 mesi abbreviando la fase della strategia relativa alla capacità. Di conseguenza il primo orario di servizio che rientra nel nuovo quadro normativo dovrebbe essere quello che inizia il **[13 dicembre 2031]**. Tutti i soggetti interessati dovrebbero avviare senza indugio i preparativi necessari per conformarsi al nuovo quadro.

(32) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia gestire in modo più efficiente la capacità e il traffico dell'infrastruttura ferroviaria, migliorando in tal modo la qualità dei servizi e consentendo un aumento del traffico sulla rete ferroviaria, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può piuttosto, a motivo della portata transnazionale dell'azione, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce i principi, le norme e le procedure applicabili alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e al coordinamento con gli **operatori degli** impianti di servizio, la gestione del traffico, la gestione delle crisi e la gestione delle prestazioni per i servizi ferroviari nazionali e internazionali. Stabilisce inoltre norme concernenti una rete europea per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e con altri soggetti interessati pertinenti, nonché la vigilanza sulla gestione della capacità e del traffico.
2. Il presente regolamento si applica all'uso dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, compresi gli impianti di servizio quali definiti all'articolo 3, punto 11), di tale direttiva.
3. **Gli articoli 2 e 3 del capo I e i capi da II a V del presente regolamento non si applicano all'infrastruttura ferroviaria o ai servizi ferroviari che uno Stato membro ha escluso dall'applicazione del capo IV della direttiva 2012/34/UE conformemente all'articolo 2, paragrafi 3, 3 bis, 4, 8 e 8 bis [...], di tale direttiva durante il periodo di validità delle pertinenti esclusioni.**

Il presente regolamento non si applica ai servizi ferroviari che uno Stato membro ha escluso dall'applicazione del capo IV della direttiva 2012/34/UE conformemente all'articolo 2, paragrafo 10, di detta direttiva.

Il presente regolamento non si applica alle imprese o ai servizi di trasporto di cui all'articolo 2, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE.

4. Il presente regolamento non si applica alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.

- 5. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di adottare le misure necessarie per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o di difesa e misure volte a garantire che l'esercito abbia un accesso sufficiente all'infrastruttura ferroviaria, in particolare per operazioni militari e di addestramento militare, compresi i tipi di misure di cui all'articolo 47, paragrafo 1, lettere da a) a e). L'articolo 47, paragrafo 1, secondo e terzo comma, e paragrafi da 2 a 7, si applica mutatis mutandis all'adozione di tali misure.**
- 6. Il presente regolamento lascia impregiudicate le responsabilità degli Stati membri in materia di finanziamento dello sviluppo e della manutenzione dell'infrastruttura. Esso non prevede alcun obbligo finanziario al riguardo.**

Articolo 2

Responsabilità e principi generali

1. Fatto salvo l'articolo 7 quater della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura sono responsabili della gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e della gestione del traffico ferroviario.

I riferimenti a un gestore dell'infrastruttura in tutte le disposizioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria di cui al presente regolamento si intendono fatti all'organismo incaricato dell'assegnazione di cui all'articolo 7 bis, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE.
2. Al fine di agevolare la fornitura di una capacità di infrastruttura ferroviaria e di servizi di gestione del traffico all'interno dell'Unione efficienti ed efficaci, i gestori dell'infrastruttura **di cui all'articolo 55, paragrafo 2**, cooperano nell'ambito della rete europea dei gestori dell'infrastruttura ("ENIM") di cui all'articolo 7 septies della direttiva 2012/34/UE e conformemente alle disposizioni del presente regolamento in materia di cooperazione.
3. Nell'adempimento **dei loro compiti e** delle loro responsabilità a norma **del presente regolamento**, i gestori dell'infrastruttura:
 - a) utilizzano in modo ottimale ed efficace la capacità di infrastruttura disponibile [...];

- b) massimizzano il valore per la società dei servizi di trasporto ferroviario resi possibili dall'infrastruttura ferroviaria in termini sociali, economici e ambientali;
- c) garantiscono una gestione non discriminatoria e un accesso trasparente **ed equo** alla capacità di infrastruttura, anche durante i lavori **sull'infrastruttura**, al fine di **consentire** una concorrenza leale **e con l'obiettivo di garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari**;
- d) consentono un traffico ferroviario senza soluzione di continuità su più di una rete, **in particolare permettendo ai treni merci e passeggeri di circolare in buone condizioni e di passare facilmente da una rete all'altra**;
- e) garantiscono la trasparenza in merito allo stato e alla disponibilità della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- f) riesaminano e migliorano le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria [...] in stretta cooperazione con **i soggetti operativi interessati**;
- g) contribuiscono all'attuazione e allo sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico.

Articolo 3

Imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alla gestione del traffico e della capacità, anche nella programmazione della manutenzione

1. I gestori dell'infrastruttura svolgono le funzioni di gestione del traffico e della capacità, anche per quanto riguarda la programmazione della manutenzione, in maniera trasparente e non discriminatoria e i responsabili dell'adozione di decisioni relativamente a tali funzioni non sono soggetti a conflitti di interessi.

1 bis. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni loro fornite, conformemente al diritto nazionale e dell'UE, anche, se del caso, anonimizzando le informazioni condivise con altre parti.

2. Per quanto riguarda la gestione del traffico, i gestori dell'infrastruttura assicurano che, in caso di perturbazioni che le riguardano, le imprese ferroviarie **e gli operatori degli impianti di servizio** abbiano pieno e tempestivo accesso alle informazioni pertinenti. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie **e agli operatori degli impianti di servizio** interessati.
3. Per quanto riguarda la gestione della capacità e la programmazione a lungo termine di grande manutenzione, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti, quali definiti all'articolo 3, punto 19), della direttiva 2012/34/UE, conformemente al presente regolamento e tiene conto quanto più possibile delle osservazioni formulate.

Articolo 4

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE.

Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

- 1) "forza maggiore": qualsiasi evento o situazione imprevedibile [...], indipendente dal controllo del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, che non può essere evitato o superato con ragionevole previdenza, né può essere risolto con misure ragionevolmente possibili dal punto di vista tecnico, finanziario o economico, che si è effettivamente verificato e si può oggettivamente verificare, e che rende impossibile per il gestore dell'infrastruttura adempiere, in via temporanea o permanente, i suoi obblighi ai sensi del presente regolamento o della direttiva 2012/34/UE o per l'impresa ferroviaria adempiere i suoi obblighi contrattuali nei confronti di uno o più gestori dell'infrastruttura;

- 2) "interoperabilità": l'interoperabilità quale definita all'articolo 2, punto 2), della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹;
- 3) **"soggetti operativi interessati": i richiedenti, le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, gli operatori degli impianti di servizio** e qualsiasi altro soggetto direttamente coinvolto nella prestazione di un servizio di trasporto ferroviario;
- 4) "coordinatore europeo": il coordinatore **designato a norma dell'articolo 52** del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T];

4 bis) "corridoi di trasporto europei": i corridoi di cui all'articolo 11 del [nuovo regolamento TEN-T];

4 ter) "nodi urbani": i nodi urbani quali definiti all'articolo 3, punto 6, del [nuovo regolamento TEN-T];

4 quater) "rete centrale": la rete centrale di cui all'allegato I del [nuovo regolamento TEN-T]. Ai fini dell'articolo 55, paragrafo 3 bis, per "rete centrale" si intende la rete centrale di cui all'allegato IV del [nuovo regolamento TEN-T];

4 quinquies) "rete centrale estesa": la rete centrale estesa di cui all'allegato I del [nuovo regolamento TEN-T]. Ai fini dell'articolo 55, paragrafo 3 bis, per "rete centrale estesa" si intende la rete centrale estesa di cui all'allegato IV del [nuovo regolamento TEN-T];

- 5) "accordo quadro": un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio;

¹¹ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (*GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44*).

- 6) "assegnazione simultanea della capacità": un processo mediante il quale i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria in risposta a una serie di richieste di capacità ricevute entro una determinata data limite e mediante il coordinamento di tali richieste al fine di garantire il miglior utilizzo possibile dell'infrastruttura e la maggiore corrispondenza possibile rispetto alle richieste;
- 7) "primo arrivato, primo servito": un principio per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria nel contesto del quale la priorità per il processo di assegnazione è definita secondo l'ordine cronologico delle richieste di capacità;
- 8) "traccia ferroviaria": la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un dato periodo, descritta come un percorso esatto con gli orari per tale treno, compresi l'origine e la destinazione, un orario e una data di ingresso, nonché un orario e una data di uscita, compresi eventuali punti di sosta e relativi orari di partenza;
- 9) "specifica di capacità": un diritto di capacità che specifica le caratteristiche commerciali e operative della capacità di infrastruttura **che deve essere fornita dal** gestore dell'infrastruttura **al richiedente interessato con** informazioni sufficienti per preparare tracce ferroviarie specifiche che rispettino tali caratteristiche;
- 10) "servizio ferroviario multirete": un servizio di trasporto ferroviario di merci o passeggeri, nazionale o internazionale, effettuato su due o più reti gestite da gestori dell'infrastruttura diversi. Il treno può essere unito e/o scomposto e le diverse sezioni possono presentare origini e destinazioni diverse[...];
- 11) "diritto di capacità multirete": l'insieme dei diritti di capacità che consentono la fornitura di un servizio ferroviario multirete;
- 12) "ripartizione della capacità di infrastruttura": l'assegnazione di quote della capacità totale disponibile di un elemento dell'infrastruttura a tipi diversi di servizi di trasporto ferroviario e alle restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura;
- 13) "orario di servizio": i dati continuamente aggiornati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura interessata, come espressi dai diritti di capacità assegnati, durante il periodo di validità dell'orario di servizio;

14) "periodo di validità dell'orario di servizio": il periodo di tempo durante il quale un determinato orario di servizio è valido;

14 bis) "procedura di pianificazione continua": metodo di assegnazione della capacità almeno ai servizi ferroviari di trasporto merci al di fuori dei termini della procedura annuale di assegnazione;

15) "lavori sull'infrastruttura": **un intervento** sull'infrastruttura ferroviaria a fini di sviluppo, manutenzione, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria quali definiti **rispettivamente** all'articolo 3, punti 2 bis), 2 quater), 2 quinquies) e 2 sexies), della direttiva 2012/34/UE;

16) "organismo di regolamentazione": un organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE;

17) "incidente": qualsiasi evento, o serie di eventi aventi la medesima origine, che causa perturbazioni del traffico ferroviario;

17 bis) "nodo": un punto che collega due o più linee ferroviarie, nessuna delle quali è esclusa dall'ambito di applicazione degli articoli 2 e 3 del capo I e dei capi da II a V del presente regolamento a norma dell'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento;

17 ter) "modello di orario specifico": un regime che organizza in un arco di tempo, di norma destinato a essere replicato a intervalli regolari, la combinazione di tracce lungo le sezioni e nei nodi di una rete definita, o parte di essa, anche per il traffico multirete e tenendo conto, se del caso, dei collegamenti e dei tempi di trasferimento tra i servizi.

CAPO II

GESTIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

SEZIONE 1

Principi generali per la gestione della capacità di infrastruttura

Articolo 5

Gestione della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura gestiscono la capacità di infrastruttura ferroviaria attraverso un processo di pianificazione e assegnazione articolato in tre fasi:
 - a) la pianificazione strategica della capacità di cui alla sezione 2;
 - b) la programmazione e l'assegnazione della capacità di infrastruttura di cui alla sezione 3;
 - c) l'adeguamento e la riprogrammazione della capacità assegnata di cui alla sezione 4.

2. Oltre al contenuto di cui all'allegato IV della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura includono nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 di tale direttiva una sezione sull'infrastruttura messa a disposizione delle imprese ferroviarie; una sezione sulla gestione della capacità; una sezione sull'esercizio, compresa la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi; e una sezione sulla gestione delle prestazioni, conformemente all'allegato IV.

3. Il processo decisionale relativo alla gestione della capacità di cui al paragrafo 1, che comprende tanto la definizione quanto la valutazione della disponibilità e l'assegnazione dei diritti di capacità, è una funzione essenziale del gestore dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 3, punto 2 septies), della direttiva 2012/34/UE. Ad essa si applicano le disposizioni relative alle funzioni essenziali stabilite in detta direttiva.

Quadro europeo per la gestione della capacità

1. **Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], l'ENIM elabora e adotta un "quadro europeo per la gestione della capacità" conformemente alle disposizioni di cui al capo II dopo aver consultato i soggetti operativi interessati, stabilendo principi e procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per il coordinamento tra gestori dell'infrastruttura[...] e altri soggetti operativi interessati. I gestori dell'infrastruttura si adoperano per seguire tali principi e procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria.**

- 1 bis. L'ENIM presenta un progetto di quadro europeo per la gestione della capacità alla rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario ("ENRRB") entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento. L'ENRRB presenta una raccomandazione all'ENIM sul quadro europeo per la gestione della capacità entro quattro mesi dal ricevimento del progetto elaborato dall'ENIM. In sede di adozione del quadro europeo per la gestione della capacità, l'ENIM tiene nella massima considerazione tale raccomandazione.**

2. Il quadro europeo per la gestione della capacità comprende almeno gli elementi che figurano nell'allegato III ed è aggiornato ove necessario per tenere conto dell'esperienza dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e di altri richiedenti e sulla base delle attività dell'ENIM. **Nell'aggiornare il quadro europeo per la gestione della capacità, l'ENIM presenta un progetto all'ENRRB affinché possa formulare una raccomandazione.**

4. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE **e all'articolo 5, paragrafo 2,** del presente regolamento, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per la gestione della capacità. Nel prospetto informativo della rete i gestori dell'infrastruttura spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto ai principi e alle procedure comuni stabiliti nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Articolo 7

Richiedenti

1. I richiedenti formulano richieste di capacità di infrastruttura. Ai fini dell'uso di tale capacità di infrastruttura, i richiedenti **che non sono imprese ferroviarie** designano un'impresa ferroviaria. **L'impresa ferroviaria conclude** un accordo con il gestore dell'infrastruttura a norma dell'articolo 28 della direttiva 2012/34/UE. Ciò lascia impregiudicato il diritto dei richiedenti di concludere accordi quadro con i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 31 del presente regolamento.
2. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le entrate e l'utilizzo futuri dell'infrastruttura. Tali condizioni sono congrue, trasparenti e non discriminatorie. Sono indicate nel prospetto informativo della rete **in linea con l'allegato IV, punto 2, lettera c)**. Riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.
3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per **definire le condizioni di cui al** paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Articolo 8

Gestione della capacità di infrastruttura

1. I gestori dell'infrastruttura garantiscono che **la** capacità di infrastruttura sia gestita conformemente ai principi di cui all'articolo 26 della direttiva 2012/34/UE e all'articolo 2 del presente regolamento in tutte le fasi del processo di gestione della capacità di cui all'articolo 5.
2. Nell'adottare decisioni in materia di [...] capacità **di infrastruttura**, i gestori dell'infrastruttura tengono conto degli orientamenti strategici sull'utilizzo della capacità di infrastruttura forniti dagli Stati membri a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, **qualora gli Stati membri abbiano fornito tali orientamenti, fatto salvo il quarto comma di tale paragrafo.**

Fatte salve le norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri possono all'occorrenza concedere ai gestori dell'infrastruttura una compensazione che corrisponde alle perdite di proventi esclusivamente legate **all'osservanza degli** orientamenti strategici concernenti l'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria.

2 bis. I gestori dell'infrastruttura pianificano e assegnano **la capacità nella massima misura possibile ricercando soluzioni accettabili per i richiedenti in questione, sempre assicurando un uso globale ottimale dell'infrastruttura ferroviaria nella rete interessata.**

3. **I gestori dell'infrastruttura gestiscono i conflitti di capacità** nella massima misura possibile [...] attraverso il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36, coinvolgendo i richiedenti interessati e giungendo a soluzioni consensuali in caso di esigenze e richieste di capacità contrastanti.

4. Se il meccanismo di cui al paragrafo 3 non sfocia in una risoluzione soddisfacente di esigenze e richieste di capacità contrastanti, i gestori dell'infrastruttura gestiscono **i conflitti in materia di** capacità **attraverso il meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37.**

[...]

Articolo 9

Informazioni sulla capacità di infrastruttura

1. I gestori dell'infrastruttura forniscono [...] ai richiedenti [...] e agli organismi di regolamentazione **nonché, se del caso, ad altri soggetti operativi interessati** informazioni accurate e aggiornate sulla disponibilità di capacità di infrastruttura durante l'intero processo di gestione della capacità, anche nella fase di pianificazione strategica di cui alla sezione 2, durante i processi di programmazione e assegnazione di cui alla sezione 3 e ogniqualvolta vi siano modifiche della capacità assegnata di cui alla sezione 4.

I gestori dell'infrastruttura pubblicano senza indugio qualsiasi aggiornamento del piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 e dell'orario di servizio di cui all'articolo 30.

2. I gestori dell'infrastruttura pubblicano le informazioni di cui al paragrafo 1 conformemente all'articolo 62, paragrafo 5[...].
3. Su richiesta dei richiedenti, i gestori dell'infrastruttura forniscono le informazioni di cui al paragrafo 1 sulla base di [...] concrete [...] esigenze commerciali e operative **dei richiedenti**.

Articolo 10

Restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura e infrastrutture degradate

1. Fatti salvi gli articoli 7, **7 bis**, 7 quater e 7 sexies della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura pianificano i lavori sull'infrastruttura conformemente al piano commerciale e ai programmi di investimento e di finanziamento di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE. Qualora le modifiche apportate a tali programmi dopo l'adozione del piano commerciale incidano o possano incidere sulla pianificazione dei lavori sull'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura fornisce una panoramica di tali modifiche e del loro probabile impatto nel prospetto informativo della rete.
2. In sede di pianificazione dei lavori sull'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura agisce in conformità dell'articolo 2, paragrafo 3, e dell'articolo 3.

In particolare il gestore dell'infrastruttura tiene conto in modo equilibrato dell'impatto dei lavori sull'infrastruttura sulla propria gestione patrimoniale e sulla propria situazione finanziaria, nonché dell'impatto operativo e finanziario **stimato** su tutti i richiedenti interessati.

3. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti in merito ai lavori sull'infrastruttura nel contesto dei meccanismi di coordinamento di cui all'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE e, per quanto riguarda i servizi ferroviari transfrontalieri, conformemente all'articolo 54 del presente regolamento.

4. Il gestore dell'infrastruttura pianifica, informa e consulta con sufficiente anticipo i richiedenti in merito alle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura, tenendo conto dell'impatto stimato sulle imprese ferroviarie. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura rispettano **i requisiti** di cui all'allegato I, sezione 3.

4 bis. Per le restrizioni di capacità aventi un impatto rilevante **ai sensi dell'allegato I, sezione 3, punto 0, i** richiedenti[...] possono chiedere al gestore dell'infrastruttura di fornire una pianificazione alternativa per la restrizione di capacità al fine di individuare e selezionare un'opzione che tenga conto in modo equilibrato degli impatti sui richiedenti e sui gestori dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura fornisce a tali richiedenti una pianificazione indicativa della capacità alternativa disponibile durante la restrizione di capacità.

La pianificazione indicativa riguarda tanto la linea interessata quanto le linee alternative, **qualora tali linee esistano**, e si rispecchia nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.

5. I gestori dell'infrastruttura tengono in considerazione e attenuano l'impatto sul traffico transfrontaliero dei lavori sull'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura **si** coordinano, conformemente all'articolo 53, **almeno per quanto riguarda** tutti i lavori sull'infrastruttura sulle linee **ferroviarie che fanno parte dei corridoi di trasporto europei** e qualsiasi altro lavoro sull'infrastruttura avente un impatto transfrontaliero significativo.

Il coordinamento riguarda in particolare l'ottimizzazione dello schema dei lavori sull'infrastruttura e la fornitura di capacità alternativa sulla linea interessata e su percorsi alternativi, **qualora tali percorsi alternativi esistano**, tenendo conto delle esigenze operative e commerciali dei richiedenti.

6. Anche le riduzioni di capacità o prestazioni dell'infrastruttura al di sotto dei valori di progettazione derivanti dal degrado degli attivi, quali le riduzioni della velocità ammissibile o del carico per asse, sono considerate restrizioni di capacità. **Tali restrizioni**

di capacità non comportano sanzioni a norma dell'articolo 40. Gli obblighi di informazione di cui all'articolo 9 si applicano quindi a tali restrizioni **di capacità**.

7. I gestori dell'infrastruttura pubblicano informazioni e consultano il prima possibile i richiedenti in merito alle restrizioni temporanee di capacità pianificate, al loro impatto sulla capacità disponibile a fini commerciali e alla capacità alternativa.
8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare:

a bis) la classificazione delle restrizioni di capacità e l'impatto sul traffico di cui all'allegato I, sezione 3, punto 0,

a) i termini per la pubblicazione di cui al punto 1 di tale sezione,

b) i termini per il coordinamento delle restrizioni di capacità di cui al punto 4 di tale sezione

ove tali elementi si siano dimostrati inefficaci o abbiano comportato gravi difficoltà di attuazione, al fine di ridurre **ulteriormente** l'impatto sul traffico ferroviario delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura **e gli oneri amministrativi per i gestori dell'infrastruttura,** tenendo conto nel contempo di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati **nonché dell'esperienza e dei pareri dell'ENIM.**

Articolo 10 bis

Rifiuto o revoca dei diritti di capacità per motivi di ordine pubblico o di sicurezza pubblica

1. **Uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di rifiutare di concedere oppure di revocare diritti di capacità a un richiedente se le autorità competenti di tale Stato membro stabiliscono che la concessione di tali diritti a tale richiedente comporta un rischio serio e grave per l'ordine pubblico o la sicurezza pubblica, comprese la sicurezza e la difesa nazionali di tale Stato membro. Una siffatta decisione è debitamente giustificata e strettamente necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito.**

2. **Fatta salva la riservatezza delle informazioni classificate, gli Stati membri, entro dieci giorni dall'adozione di una decisione sulla base del primo comma del presente articolo, informano la Commissione, l'organismo di regolamentazione e, in caso di diritti di capacità multirete, gli altri Stati membri interessati dell'adozione di tale decisione e delle relative motivazioni. Gli Stati membri riesaminano periodicamente tali decisioni.**
3. **Qualora uno Stato membro sollevi preoccupazioni in merito a una decisione adottata da un altro Stato membro sulla base del primo comma del presente articolo, gli Stati membri interessati si coordinano tra loro conformemente all'articolo 53 bis.**

SEZIONE 2

PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELLA CAPACITÀ

Articolo 11

Pianificazione strategica della capacità

1. La pianificazione strategica della capacità comprende tutte le attività di cui agli articoli da 12 a 25.
2. La pianificazione strategica della capacità determina la seguente sequenza di documenti di pianificazione che forniscono un livello crescente di dettagli in merito alla capacità disponibile:
 - a) la strategia relativa alla capacità di cui all'articolo 16;
 - b) il modello di capacità di cui all'articolo 17;
 - c) il piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.

Il contenuto e lo schema per la preparazione di tali risultati figurano nell'allegato I, sezioni 1 e 2.

I gestori dell'infrastruttura adottano i documenti di pianificazione come base per la fase successiva del processo di pianificazione.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 71

i) **per sopprimere parti dei contenuti dettagliati della strategia relativa alla capacità, del modello di capacità e del piano di fornitura di capacità di cui all'allegato I, sezione 1 e**

ii) per modificare **i termini di cui all'allegato I, sezione 2,**

ove tali elementi si siano dimostrati inefficaci o abbiano comportato gravi difficoltà di attuazione, al fine di garantire un processo efficiente di pianificazione strategica e rispecchiare le preoccupazioni operative dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti, tenendo conto dell'esperienza **e dei pareri** dell'ENIM, [...] dei richiedenti [...], degli organismi di regolamentazione e dell'ENRRB nell'attuazione **di tali sezioni. La Commissione non sopprime nell'allegato I, sezione 1, gli elementi corrispondenti agli elementi di cui agli articoli da 16 a 18.**

3. Fatto salvo il principio dell'indipendenza gestionale di cui all'articolo 4 della direttiva 2012/34/UE, gli Stati membri possono fornire al gestore dell'infrastruttura orientamenti strategici basati sulle strategie indicative di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. [...] **Tali orientamenti rispettano le responsabilità operative del gestore dell'infrastruttura, consentendogli di ottimizzare l'uso della rete e di coordinare efficacemente l'attribuzione di capacità per il traffico transfrontaliero. Tali orientamenti sono coerenti con le disposizioni del presente regolamento. Tali orientamenti sono forniti tempestivamente, affinché i gestori dell'infrastruttura siano in grado di rispettare i termini di cui all'allegato I e possono riguardare o** contenere in particolare:

a) gli obiettivi generali della politica ferroviaria nazionale pertinenti alla pianificazione strategica della capacità nell'ambito di applicazione del presente regolamento, **come le pratiche nazionali per gli orari dei treni;**

b) una prospettiva sullo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, che tenga conto dei piani e delle strategie pertinenti a livello nazionale o regionale e dei piani di lavoro dei corridoi di trasporto europei di cui all'articolo **[54]** del [nuovo regolamento TEN-T];

c) [...] gli orientamenti generali relativi all'utilizzo della capacità di infrastruttura, **compresi, se del caso, orientamenti strategici in merito a quanto segue:**

i) i volumi dei diversi tipi di traffico di cui all'articolo 12 che i gestori dell'infrastruttura devono puntare a conciliare attraverso il processo di pianificazione strategica;

- ii) **L'attuazione di modelli di orario specifici per i servizi sia di trasporto merci che di trasporto passeggeri, come l'orario cadenzato integrato;**
- iii) **L'entità della capacità che può essere riservata attraverso accordi quadro o pianificazione continua;**
- iv) **L'attuazione, da parte dei gestori dell'infrastruttura, delle norme in materia di risoluzione dei conflitti di cui all'articolo 37,**

che il gestore dell'infrastruttura tiene **nella massima considerazione** nella pianificazione strategica della capacità, in particolare in relazione alle infrastrutture altamente utilizzate e saturate di cui all'articolo 21, **e nel processo di pianificazione preventiva di cui agli articoli 18 e 20;**

- d) una prospettiva in merito allo sviluppo previsto dei servizi ferroviari gestiti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico, che tenga conto, se del caso, dei punti di vista delle autorità regionali o locali interessate.

Gli Stati membri si coordinano **conformemente all'articolo 53 bis** per garantire la coerenza tra i rispettivi orientamenti strategici da essi forniti a norma del presente paragrafo al fine di sostenere lo sviluppo di servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri e merci.

I gestori dell'infrastruttura giustificano eventuali scostamenti rispetto agli orientamenti forniti dagli Stati membri a norma delle lettere c) e d) del presente paragrafo.

Gli Stati membri possono prevedere che elementi degli orientamenti di cui alla lettera c) del presente paragrafo siano vincolanti.

Qualora li forniscano, gli Stati membri pubblicano gli orientamenti strategici adottati a norma del presente paragrafo. Gli orientamenti strategici sono pubblicati tempestivamente per consentire la preparazione della pianificazione strategica della capacità.

- 4. La pianificazione strategica della capacità non comporta la concessione di diritti di capacità a singoli richiedenti a norma dell'articolo 26.

Requisiti generali per la pianificazione strategica della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura tengono conto in modo [...] equo, **trasparente** e non discriminatorio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario per i quali possono ricevere richieste di capacità, indipendentemente dal volume, dalle dimensioni del mercato a valle, dalla stabilità tra orari consecutivi, dalla regolarità o dalla frequenza nell'ambito di un determinato periodo di validità dell'orario di servizio.
2. Nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18, i gestori dell'infrastruttura distinguono quanto meno tra i tipi seguenti di servizi di trasporto ferroviario:
 - a) servizi di trasporto merci;
 - b) servizi passeggeri interurbani (lunga distanza);
 - c) servizi passeggeri urbani o regionali.

Se necessario, alla luce dell'esperienza acquisita nell'attuazione del presente regolamento **e al fine di sostenere la coerenza transfrontaliera del processo di pianificazione strategica**, l'ENIM può definire un elenco **armonizzato** più dettagliato che distingua ulteriormente tra i tipi di servizi di trasporto ferroviario. **Detto elenco è inserito** nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 [...]. **I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tale elenco.**

3. Nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18, i gestori dell'infrastruttura indicano la capacità preventivamente pianificata idonea alla fornitura di servizi di trasporto multirete, **compresi i servizi ferroviari transfrontalieri. I gestori dell'infrastruttura si coordinano conformemente all'articolo 53 quando indicano la capacità preventivamente pianificata idonea alla fornitura di servizi di trasporto multirete.**
4. La pianificazione strategica della capacità tiene altresì conto degli aspetti seguenti:

- a) la struttura e gli sviluppi osservati della domanda di capacità di infrastruttura, individuati mediante l'assegnazione di capacità nei precedenti periodi di validità dell'orario di servizio e attraverso il monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE;
- b) l'evoluzione prevista delle esigenze di trasporto e della conseguente domanda di servizi di trasporto ferroviario e di capacità di infrastruttura, individuata in base all'analisi di cui all'articolo 15 del presente regolamento;
- c) **le comunicazioni riguardanti le esigenze di capacità trasmesse dai richiedenti e il contributo della consultazione dei soggetti operativi interessati a norma dell'articolo 13;**
- d) lo sviluppo previsto o pianificato della capacità di infrastruttura, individuato in particolare nella strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE e nel piano commerciale del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE;
- e) i lavori pianificati sull'infrastruttura che si prevede interesseranno la rete;
- f) le caratteristiche dei diversi mercati del trasporto ferroviario, in particolare per quanto concerne:
 - i) velocità;
 - ii) frequenza;
 - iii) tolleranza degli scostamenti rispetto alla traccia ferroviaria assegnata;
 - iv) possibilità di ridefinire il percorso, riprogrammare o sostituire i servizi con altri modi in caso di perturbazioni della rete;
 - v) volatilità della domanda di trasporto ferroviario e conseguente necessità di pianificare i servizi ferroviari su un orizzonte temporale diverso.

5. La pianificazione strategica della capacità riflette la capacità assegnata mediante accordi quadro e pianificazione continua (rolling planning).

5 bis. Ai fini della pianificazione strategica della capacità, i gestori dell'infrastruttura elaborano una mappa strategica dei percorsi che definisce quanto segue:

a) l'ambito geografico della strategia relativa alla capacità di cui all'articolo 16, del modello di capacità di cui all'articolo 17 e del piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18;

b) le linee alternative considerate nel caso delle restrizioni di capacità di cui all'articolo 10 e nel contesto della pianificazione delle emergenze di cui all'articolo 19.

Gli Stati membri provvedono affinché la mappa strategica dei percorsi sia inclusa nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.

6. La pianificazione strategica della capacità riguarda le linee **ferroviarie** facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T[...]. I gestori dell'infrastruttura, **compresi quelli che non gestiscono linee facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T,** possono **decidere di** includere **nella pianificazione strategica della capacità** altre linee e altri nodi della rete che gestiscono. **Conformemente ai rispettivi orientamenti strategici di cui all'articolo 11, paragrafo 3, gli Stati membri possono altresì prevedere che i gestori dell'infrastruttura effettuino la pianificazione strategica della capacità su altre linee e altri nodi della rete che questi gestiscono.**

La pianificazione strategica della capacità è effettuata a un livello sufficientemente dettagliato da consentire la pianificazione della capacità per sezioni specifiche della rete. A tal fine, la rete è rappresentata mediante nodi e sezioni che consentono di tenere conto delle caratteristiche rilevanti della domanda e dell'offerta di capacità.

Gli Stati membri provvedono affinché tali sezioni **figurino** nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.

7. La pianificazione strategica della capacità copre un periodo **che inizia** cinque anni **prima del cambio dell'orario di servizio cui si riferisce.** I gestori dell'infrastruttura possono estendere il periodo a più di cinque anni, in particolare per sostenere lo sviluppo dell'infrastruttura nel quadro della strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE.
8. I gestori dell'infrastruttura riesaminano e aggiornano **ove necessario** i risultati della pianificazione strategica della capacità tenendo conto, in particolare, degli aspetti seguenti:

- a) lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria;
 - b) i cambiamenti nella domanda del mercato di capacità di infrastruttura, **anche per mezzo di comunicazioni riguardanti le esigenze di capacità**;
 - c) i risultati dei processi di assegnazione di cui alle sezioni 3 e 4 **del presente capo** nei precedenti periodi di validità dell'orario di servizio, compreso il grado di utilizzo della capacità di infrastruttura da parte dei richiedenti;
 - d) le conoscenze derivanti dalla gestione del traffico effettuata conformemente al capo III;
 - e) i risultati della gestione di perturbazioni e crisi effettuata conformemente al capo III;
 - f) i risultati della valutazione delle prestazioni conformemente al capo IV.
9. L'ENIM elabora orientamenti che stabiliscono principi, procedure e metodologie comuni per la pianificazione strategica della capacità **e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.** [...]

I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali orientamenti nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE. Nel prospetto informativo della rete essi spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto ai principi, alle procedure e alle metodologie comuni stabiliti negli orientamenti.

Articolo 13

Consultazione dei soggetti interessati in merito alla pianificazione strategica della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura, **nel quadro dell'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE,** consultano tutti i soggetti operativi interessati, **compresi quelli che gestiscono servizi ferroviari multirete,** in merito alla pianificazione strategica della capacità, **inclusi i documenti di pianificazione di cui agli articoli da 16 a 18, conformemente allo schema stabilito nell'allegato I, sezione 2.**

2. **Ai fini di tale consultazione i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione i principi contenuti nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.**

Ai fini della consultazione dei soggetti operativi interessati che gestiscono servizi ferroviari multirete, i gestori dell'infrastruttura si coordinano conformemente all'articolo 53 e, per le questioni europee e transfrontaliere, all'articolo 54.

Articolo 14

Coordinamento della pianificazione strategica della capacità tra i gestori dell'infrastruttura

1. I gestori dell'infrastruttura coordinano, **se del caso,** le loro attività relative alla pianificazione strategica della capacità conformemente all'articolo 53.

In particolare il coordinamento garantisce:

- a) la coerenza della pianificazione strategica tra le reti interessate, in particolare per quanto riguarda la strategia relativa alla capacità, il modello di capacità e il piano di fornitura di capacità, la pianificazione dei lavori sull'infrastruttura e la pianificazione delle emergenze;
- b) un'adeguata considerazione delle esigenze di capacità per i servizi ferroviari multirete, **compresi i servizi ferroviari transfrontalieri,** nella strategia relativa alla capacità, nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità;
- c) una valutazione delle prestazioni della pianificazione strategica della capacità e dei suoi risultati conformemente al capo IV;
- d) il coinvolgimento di tutti i soggetti operativi interessati, degli organismi di regolamentazione e **dell'ENRRB[...],** dei coordinatori europei e [...] delle autorità degli Stati membri e, **se necessario,** di altri soggetti interessati.

[...]

3. I gestori dell'infrastruttura tengono conto di qualsiasi raccomandazione adottata dall'ENIM conformemente **all'articolo 54**. Qualora non seguano la raccomandazione, i gestori dell'infrastruttura ne spiegano i motivi nei documenti di pianificazione.
4. L'ENRRB monitora il processo di coordinamento e la sua attuazione. Detta rete informa la Commissione del suo parere in merito alla necessità di affrontare eventuali carenze del processo di coordinamento.

Articolo 15

Analisi degli sviluppi previsti del mercato dei trasporti

1. **Il coordinatore della rete svolge periodicamente uno studio del mercato dei trasporti relativo agli sviluppi in termini di rete e mercato dei servizi ferroviari transfrontalieri. Il coordinatore della rete comunica i risultati di tale studio agli Stati membri, ai gestori dell'infrastruttura e ad altri soggetti interessati pertinenti, compresi i coordinatori europei. Il coordinatore della rete riesamina e aggiorna lo studio del mercato dei trasporti ove opportuno, e comunque almeno ogni cinque anni. I gestori dell'infrastruttura tengono conto di tale studio del mercato per** orientare la loro strategia commerciale globale, la loro gestione della capacità e delle emergenze e le loro decisioni di investimento. [...]
2. Ai fini del presente regolamento, **lo studio** del mercato dei trasporti di cui al paragrafo 1 fornisce in particolare un contributo alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, alla ripartizione della capacità di infrastruttura di cui all'articolo 25 e all'assegnazione di capacità sulla base del meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37.

[...]

Articolo 16

Strategia relativa alla capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura adotta una strategia relativa alla capacità nel contesto della quale espone le sue aspettative in merito agli sviluppi futuri della domanda e dell'offerta di capacità di infrastruttura ferroviaria e la sua visione in merito alle modalità atte a far fronte a tali sviluppi.

La strategia relativa alla capacità funge da **base per la** comunicazione, **la** consultazione e **il** coordinamento tra i soggetti operativi interessati.

2. La strategia relativa alla capacità contiene **le** informazioni **elencate nell'allegato I, sezione 1.**

[...]

[...]

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara e pubblica [...] la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema [...] di cui all'allegato I, sezione 2. **Nel caso di eventi imprevisti e significativi, il gestore dell'infrastruttura aggiorna di conseguenza la strategia relativa alla capacità.**

[...]

Articolo 17

Modello di capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura stabilisce un modello di capacità che perfeziona la strategia relativa alla capacità sulla base dei risultati **delle comunicazioni riguardanti le esigenze di capacità di cui all'articolo 12, paragrafo 4, lettera c),** e delle attività di consultazione e coordinamento di cui agli articoli 13 e 14.

Il modello di capacità sostiene una considerazione equilibrata delle esigenze di capacità dei diversi segmenti dei servizi di trasporto ferroviario e delle esigenze dei gestori dell'infrastruttura relative alla manutenzione, al rinnovo e allo sviluppo (potenziamento delle infrastrutture esistenti e costruzione di infrastrutture nuove) dell'infrastruttura ferroviaria. Esso funge da **base per la** comunicazione, **la** consultazione e **il** coordinamento della pianificazione strategica della capacità tra i soggetti operativi interessati.

2. Il modello di capacità **contiene le informazioni elencate nell'allegato I, sezione 1.** I gestori dell'infrastruttura preparano e pubblicano il modello di capacità per ciascun periodo di validità dell'orario di servizio e lo aggiornano [...] conformemente [...] allo schema di cui all'allegato I, **sezione 2. L'obbligo di aggiornare il modello di capacità non si applica se per lo stesso periodo di validità dell'orario di servizio è stato pubblicato il piano di fornitura di capacità.**

3. I gestori dell'infrastruttura[...], se del caso, **documentano e** giustificano eventuali divergenze **sostanziali** tra il modello di capacità e la strategia relativa alla capacità in relazione allo stesso periodo di validità dell'orario di servizio. [...]

[.../Articolo 18

Piano di fornitura di capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura elabora un piano di fornitura di capacità al fine di fornire informazioni esaustive in merito agli aspetti seguenti:
- a) capacità di infrastruttura disponibile per l'assegnazione ai richiedenti;
 - b) capacità di infrastruttura non disponibile per l'assegnazione.

Il piano di fornitura di capacità costituisce la base per l'assegnazione della capacità.

Il piano di fornitura di capacità contiene le informazioni elencate nell'allegato I, sezione 1.

1 bis. I gestori dell'infrastruttura elaborano il piano di fornitura di capacità conformemente ai risultati del processo di pianificazione strategica della capacità di cui agli articoli da 11 a 17 e seguendo lo schema di cui all'allegato I, sezione 2.

2. I gestori dell'infrastruttura pubblicano il piano di fornitura di capacità per ciascun periodo di validità dell'orario di servizio al più tardi entro il termine di cui all'allegato I, sezione 2, e lo aggiornano costantemente fino alla fine del periodo di validità dell'orario di servizio cui il piano fa riferimento. Il piano di fornitura di capacità è fornito per ogni singolo giorno del periodo di validità dell'orario di servizio in questione.

3. I gestori dell'infrastruttura[...], se del caso, **documentano e** giustificano eventuali divergenze **sostanziali** tra il piano di fornitura di capacità e il modello di capacità in relazione allo stesso periodo di validità dell'orario di servizio.
4. Nel piano di fornitura di capacità i gestori dell'infrastruttura possono indicare la capacità di infrastruttura come preventivamente pianificata. Per capacità preventivamente pianificata si intende la capacità per la quale il gestore dell'infrastruttura definisce le caratteristiche e i volumi della capacità disponibile per le richieste da parte di richiedenti, stabilisce le norme per l'assegnazione di tale capacità e definisce la procedura attraverso la quale tale capacità può essere richiesta, conformemente all'articolo 20. Nell'assegnazione della capacità preventivamente pianificata si tiene conto delle caratteristiche, delle norme e delle procedure di assegnazione specificate. **Nel quadro dei loro orientamenti strategici a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera c), gli Stati membri possono obbligare i gestori dell'infrastruttura a pianificare preventivamente la capacità di infrastruttura su determinate linee e determinati nodi.**
5. La capacità preventivamente pianificata è presentata nel piano di fornitura di capacità sotto forma di oggetti di **pianificazione della** capacità di cui all'articolo 20, che specificano il volume e le caratteristiche della capacità e che sono collegati alle norme e alle procedure di assegnazione attraverso le quali tale capacità è messa a disposizione.
- 5 bis. Nel pianificare preventivamente la capacità i gestori dell'infrastruttura tengono conto dei criteri di cui all'articolo 25, paragrafo 2 bis, lettere da a) a f).**

Ai fini della pianificazione preventiva della capacità, i gestori dell'infrastruttura tengono

conto dei risultati della consultazione dei richiedenti a norma dell'articolo 13 e del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 14.

9. L'organismo di regolamentazione analizza il piano di fornitura di capacità e può adottare una decisione **entro 30 giorni dalla pubblicazione del piano di fornitura di capacità definitivo** che imponga al gestore dell'infrastruttura di modificare il piano di fornitura di capacità **qualora tale analisi abbia concluso che il piano non rispetta le disposizioni di cui al presente regolamento o alla direttiva 2012/34/UE, o i principi di trasparenza e non discriminazione.**

10. L'ENIM adotta orientamenti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, stabilendo quanto segue:
- a) i mezzi per la pubblicazione del piano di fornitura di capacità, compresi i servizi, gli strumenti, le funzioni e le interfacce digitali;
 - b) il processo di consultazione dei richiedenti in merito al piano di fornitura di capacità.

Articolo 19

Pianificazione delle emergenze

1. I gestori dell'infrastruttura predispongono e attuano un processo continuo di pianificazione delle emergenze per prepararsi a perturbazioni delle operazioni di rete e ad altre situazioni di crisi che interessano il traffico ferroviario.

La pianificazione delle emergenze costituisce la base per la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi a norma dell'articolo 42, al fine di consentire una reazione rapida in tali situazioni, riducendone al minimo l'impatto sul traffico ferroviario.

I gestori dell'infrastruttura documentano i risultati della pianificazione delle emergenze in un piano di emergenza.

2. La pianificazione delle emergenze comprende in particolare:
- a) la designazione di **linee ferroviarie alternative, qualora tali linee ferroviarie alternative esistano**, che consentano di ridefinire i percorsi del traffico in caso di indisponibilità delle linee **ferroviarie** incluse nella rete centrale e nella rete centrale estesa TEN-T [...] e **degli altri nodi e linee ferroviarie inclusi nei documenti di pianificazione strategica della capacità**;

- b) una pianificazione indicativa della capacità di infrastruttura disponibile **sulle linee ferroviarie alternative designate** conformemente alla lettera a), **qualora tali linee ferroviarie alternative esistano**, che garantisca trasparenza in merito alla capacità di infrastruttura disponibile su tali linee **e alle caratteristiche tecniche utilizzabili** in caso di incidenti e, in particolare, di perturbazioni della rete a norma dell'articolo 46;
- c) la definizione di norme e procedure per la gestione del traffico e delle crisi, anche per quanto riguarda la condivisione delle informazioni tra i gestori dell'infrastruttura, altri soggetti operativi interessati e altri soggetti interessati, quali le autorità pubbliche competenti per il trasporto ferroviario o la sicurezza e la risposta alle emergenze, nonché i criteri per l'attivazione di tali procedure;
- d) l'individuazione e la definizione di un elenco di organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni;
- e) tutti gli altri preparativi necessari per effettuare la gestione delle perturbazioni e delle crisi conformemente all'articolo 42 e al quadro europeo per il coordinamento[...]della gestione **transfrontaliera** del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44.
3. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché la pianificazione delle emergenze sia coerente con la pianificazione strategica della capacità, in particolare la strategia relativa alla capacità, il modello di capacità, il piano di fornitura di capacità e la pianificazione dei lavori sull'infrastruttura di cui all'articolo 10.
4. I risultati della pianificazione delle emergenze, in particolare la designazione di linee alternative, **qualora tali linee ferroviarie alternative esistano**, conformemente al paragrafo 2, lettera a), e la pianificazione indicativa della capacità su linee alternative, **qualora tali linee ferroviarie alternative esistano**, conformemente al paragrafo 2, lettera b), sono inclusi nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità.

[...]

Criteria e procedure per l'assegnazione della capacità preventivamente pianificata e per la definizione degli oggetti di pianificazione della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità preventivamente pianificata inclusa nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 secondo criteri e procedure **equi**, trasparenti e non discriminatori.

I gestori dell'infrastruttura possono raggruppare oggetti di pianificazione della capacità, quali tracce ferroviarie preventivamente pianificate in sede di pianificazione preventiva della capacità per fornire un modello di orario specifico, conformemente agli orientamenti strategici di cui all'articolo 11, paragrafo 3, se forniti, e tenendo conto delle esigenze di mercato espresse dai richiedenti.

2. Gli oggetti di pianificazione della capacità definiscono le caratteristiche e le proprietà dei diversi tipi di capacità preventivamente pianificata, comprese la capacità disponibile per le richieste da parte dei richiedenti, la capacità riservata ai lavori sull'infrastruttura e la capacità già assegnata. Tali caratteristiche e proprietà comprendono tutti gli aspetti rilevanti per tipi specifici di capacità preventivamente pianificata, quali percorso, orario, velocità minima garantita o richiesta, **lunghezza massima**, parametri **tecnici** e numero di bande orarie incluse **per i servizi sia di trasporto merci che di trasporto passeggeri**.
3. L'ENIM sviluppa un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 e lo inserisce nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Tale quadro comune concilia i benefici della riserva di capacità per tipi specifici di servizi ferroviari o procedure di assegnazione con la necessità di garantire flessibilità per soddisfare le esigenze del mercato nell'assegnazione della capacità. A tal fine, il quadro comune prevede la possibilità di tenere conto delle richieste di diritti di capacità non coerenti con la capacità preventivamente pianificata nel contesto del meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36. **I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tale quadro comune.**
4. L'ENIM elabora e adotta specifiche [...] per gli oggetti di pianificazione della capacità **di cui al paragrafo 2** in formato leggibile dall'uomo e meccanicamente. L'ENIM include tali

specifiche nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. **I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali specifiche.**

Articolo 21

Infrastrutture altamente utilizzate e saturate

1. I gestori dell'infrastruttura dichiarano senza indugio che **sezioni o nodi** dell'infrastruttura **sono** altamente **utilizzati** o **saturati** se è soddisfatta almeno una delle condizioni seguenti:
 - a) l'utilizzo della capacità **di infrastruttura ferroviaria** ha superato i valori di soglia per le infrastrutture altamente utilizzate o saturate durante i periodi di riferimento di cui all'allegato II[...] nel periodo di validità dell'orario di servizio precedente o in corso;
 - b) i risultati della pianificazione strategica della capacità effettuata conformemente alla presente sezione indicano che le esigenze di capacità espresse durante le fasi di pianificazione strategica della capacità superano la capacità disponibile per l'assegnazione durante un determinato periodo di validità dell'orario di servizio, **anche a causa di lavori sull'infrastruttura di durata superiore a 12 mesi e che comportano restrizioni di capacità programmate a norma dell'articolo 10.**

[...]

I gestori dell'infrastruttura valutano l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria sulla base di procedure e metodi oggettivi, trasparenti e appropriati.

La lettera a) del primo comma del presente paragrafo non si applica all'infrastruttura del collegamento fisso sotto la Manica, quale definita nel trattato tra la Francia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord relativo alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica da parte di concessionari privati, firmato a Canterbury il 12 febbraio 1986, e nella convenzione di concessione tra the Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited and France-Manche S.A.

1 bis. L'ENIM elabora un metodo comune per quanto riguarda l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria. Tale metodo è inserito nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tale metodo.

2. La dichiarazione di cui al paragrafo 1 specifica il periodo di validità dell'orario di servizio e l'elemento dell'infrastruttura e i periodi di tempo specifici cui si riferisce.
3. Le richieste di capacità individuali contrastanti presentate per l'assegnazione durante **il periodo di validità dell'orario di servizio** non costituiscono un motivo per dichiarare un elemento dell'infrastruttura altamente utilizzato o saturato, fatto salvo il caso in cui siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 1.
4. Se un'infrastruttura è stata dichiarata altamente utilizzata o saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 22, a meno che **un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 23 sia stato eseguito nei cinque anni precedenti alla dichiarazione dell'infrastruttura come altamente utilizzata o saturata o che tale piano** sia già in corso [...].
5. Per gli elementi dell'infrastruttura dichiarati altamente utilizzati o saturati, i gestori dell'infrastruttura riservano capacità nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18, tenendo conto dei risultati dell'analisi della capacità di cui all'articolo 22.
Per le sezioni o i nodi dell'infrastruttura dichiarati saturati, il gestore dell'infrastruttura può stabilire soglie specifiche per l'applicazione dell'articolo 27, paragrafo 6.
6. Se i canoni di cui all'articolo 31, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura applica una procedura per ripartire o assegnare una capacità di infrastruttura [...] sulla base di criteri trasparenti e oggettivi. Tale procedura è attuata conformemente all'articolo **25** del presente regolamento ed è stabilita, unitamente ai criteri applicabili, nel prospetto informativo della rete.
7. **Gli Stati membri fanno in modo che i nodi o le sezioni dichiarati** altamente **utilizzati o saturati siano indicati** nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.

[...]9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare **le soglie per l'utilizzo della capacità e i periodi di riferimento stabiliti nell'allegato II ove tali elementi si siano dimostrati inefficaci o abbiano comportato gravi difficoltà di attuazione**, al fine di garantire una gestione efficiente della capacità su infrastrutture altamente utilizzate e saturate e rispecchiare le preoccupazioni operative dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti, tenendo conto dell'esperienza dell'ENIM, dei gestori dell'infrastruttura, dei richiedenti e di altri soggetti operativi interessati, degli organismi di regolamentazione e dell'ENRRB nell'attuazione del presente articolo.

10. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono i principi fondamentali del metodo che l'ENIM deve sviluppare a norma del paragrafo 1 bis sull'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Articolo 22

Analisi della capacità in caso di infrastrutture altamente utilizzate o saturate

1. Il gestore dell'infrastruttura effettua un'analisi della capacità entro sei mesi dalla dichiarazione dell'infrastruttura come altamente utilizzata o saturata, **a meno che un piano di potenziamento della capacità sia stato eseguito nei cinque anni precedenti la dichiarazione dell'infrastruttura come altamente utilizzata o saturata o tale piano sia già in corso.**

L'analisi della capacità determina i vincoli alla capacità di infrastruttura che impediscono l'inclusione delle esigenze di capacità espresse dai richiedenti nel modello di capacità o nel piano di fornitura di capacità, o che impediscono di soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura.

L'analisi della capacità comprende altresì una prima serie indicativa di possibili misure da adottare a breve, medio e lungo termine per porre rimedio alla saturazione e aumentare la disponibilità di capacità.

2. L'analisi della capacità tiene conto delle caratteristiche dell'infrastruttura in termini di capacità, prestazioni e interoperabilità, procedure operative, natura dei diversi servizi ed effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la ridefinizione del percorso, la riprogrammazione degli orari dei servizi, i cambiamenti di velocità, l'armonizzazione delle procedure operative e i miglioramenti dell'infrastruttura.
3. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti in merito al progetto di analisi della capacità a norma dell'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE e, se la sezione dell'infrastruttura interessata fa parte di un corridoio di trasporto europeo, conformemente all'articolo 54 **del presente regolamento**.

Il gestore dell'infrastruttura rende pubblici i risultati dell'analisi della capacità. [...]

4. I gestori dell'infrastruttura tengono conto, **se del caso**, dei risultati di qualsiasi analisi della capacità effettuata a norma del presente articolo nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nella strategia relativa alla capacità, nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità.

I risultati dell'analisi della capacità sono presentati alle autorità degli Stati membri incaricate di elaborare la strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE e al coordinatore europeo competente per il corridoio di trasporto europeo interessato.

Articolo 23

Piano di potenziamento della capacità

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi della capacità conformemente all'articolo 22, il gestore dell'infrastruttura definisce un piano di potenziamento della capacità **per le sezioni o i nodi dichiarati saturati**.

Tale piano di potenziamento della capacità individua:

- a) i motivi della saturazione;
- b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;

- d) le opzioni ai fini del potenziamento della capacità, comprese **misure organizzative e** le probabili modifiche dei canoni di accesso, e i relativi costi.

Il piano di potenziamento della capacità determina inoltre, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

2. Il piano di potenziamento della capacità è definito previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata conformemente all'articolo 13.

Uno Stato membro può **decidere che detto piano sia** sottoposto **alla sua** approvazione preliminare [...].

3. Lo Stato membro interessato tiene conto dei piani di potenziamento della capacità in sede di rinnovo della strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE.

- [...]4. Fatto salvo l'articolo 40 del presente regolamento, il gestore dell'infrastruttura cessa di esigere i canoni per l'infrastruttura pertinente a norma dell'articolo 31, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE in uno dei casi seguenti:

- a) il gestore dell'infrastruttura non è in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità;
- b) il gestore dell'infrastruttura non porta avanti le azioni stabilite nel piano di potenziamento della capacità.

5. In deroga al paragrafo 4, il gestore dell'infrastruttura può, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione, continuare a esigere tali canoni in uno dei casi seguenti:

- a) se il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo;
- b) se le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

Articolo 24

Infrastruttura specializzata

1. Fatto salvo il paragrafo 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per l'utilizzo di tutti i tipi di traffico compatibili con il percorso previsto per l'esercizio conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche stabilite negli atti di esecuzione adottati **sulla base** della stessa.
2. Se esistono percorsi alternativi adeguati e se, secondo la procedura di cui all'articolo 25, si può dimostrare che ciò è giustificato da un punto di vista sociale, economico e ambientale, il gestore dell'infrastruttura può, previa consultazione delle parti interessate, designare un'infrastruttura particolare per l'utilizzo da parte di determinati tipi di traffico. In tal caso il gestore dell'infrastruttura indica la designazione nei documenti di pianificazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, **e nel prospetto informativo della rete** e riserva capacità per i tipi di traffico specificati nel piano di fornitura di capacità.

La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile.

3. **Gli Stati membri garantiscono che** l'infrastruttura designata a norma del paragrafo 2 **sia** indicata [...] nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797[...].

Articolo 25

Ripartizione della capacità di un'infrastruttura dichiarata altamente utilizzata o saturata

1. Qualora un elemento dell'infrastruttura sia stato dichiarato altamente utilizzato o congestionato in un futuro periodo di validità dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura **può ripartire** la capacità su tale elemento dell'infrastruttura nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 che si riferiscono al periodo di validità dell'orario di servizio in questione.

2. Nel ripartire la capacità di infrastruttura a norma del paragrafo 1, il gestore dell'infrastruttura agisce in conformità **degli orientamenti strategici di cui all'articolo 11, paragrafo 3, laddove gli Stati membri abbiano fornito tali orientamenti stabilendo che siano vincolanti, e tenendo** conto della necessità di capacità per i servizi ferroviari multirete.

2 bis. Ai fini della ripartizione della capacità di infrastruttura a norma del paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura valutano opzioni alternative di ripartizione sulla base, tra l'altro, dei seguenti criteri socioeconomici, operativi e ambientali, in funzione della disponibilità dei dati:

- a) i costi di esercizio per gli operatori e parametri tecnici dei servizi di trasporto ferroviario e il conseguente impatto sui prezzi per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;**
- b) i costi in termini di tempo per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;**
- c) la connettività e l'accessibilità per le persone e le regioni servite dai servizi di trasporto ferroviario, compresa la qualità dei collegamenti e i tempi di trasferimento per i servizi ferroviari di trasporto passeggeri e merci;**
- d) impatto ambientale, come le emissioni di gas a effetto serra e il rumore;**
- e) volume delle persone e delle merci trasportate;**
- f) utilizzo della rete infrastrutturale.**

Nel procedere alla valutazione delle opzioni alternative di ripartizione, i gestori dell'infrastruttura tengono conto delle procedure elaborate dall'ENIM di cui al paragrafo 2 ter.

2 ter. L'ENIM prepara e adotta una procedura equa, trasparente e non discriminatoria per la valutazione delle opzioni alternative di ripartizione e la include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Le procedure prevedono le fasi seguenti:

- a) definire intervalli di valori standard per i servizi ferroviari come base iniziale di valutazione;**

- b) progettare scenari alternativi per ripartire la capacità disponibile per i diversi tipi di servizi di trasporto ferroviario;**
- c) valutare e classificare gli scenari sulla base di metodologie obiettive, trasparenti e non discriminatorie, tenendo conto dei criteri socioeconomici, operativi e ambientali di cui al paragrafo 2 bis e consentendo di tenere conto delle circostanze locali o nazionali sulla base di approcci accettati e di prove empiriche;**
- d) selezionare lo scenario con la classificazione migliore sulla base della valutazione di cui alla lettera c) e modificare di conseguenza il piano di fornitura di capacità.**

SEZIONE 3

Programmazione e assegnazione della capacità

Articolo 26

Diritti connessi alla capacità

1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura, a norma del diritto pubblico o privato, una richiesta di conclusione di un accordo per la concessione di diritti di **capacità di** infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, come previsto al capo IV, sezione 2, della direttiva 2012/34/UE.

I gestori dell'infrastruttura assegnano **i diritti di capacità di infrastruttura ferroviaria** ai richiedenti in una delle forme seguenti:

- a) specifiche di capacità;
- b) tracce ferroviarie.

L'ENIM definisce le caratteristiche delle specifiche di capacità e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. **I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali caratteristiche.**

2. I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità assegnati sotto forma di specifica di capacità in diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria prima della circolazione effettiva del treno, conformemente ai termini di cui all'allegato I, sezioni 4, 5 e 6.

3. I diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria possono essere concessi ai richiedenti per una durata massima non superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio. I diritti di capacità sotto forma di specifiche di capacità possono essere assegnati per una durata superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio conformemente agli articoli 31 e 33.
4. Salvo quanto diversamente specificato nel presente regolamento, i diritti e obblighi rispettivi dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono stabiliti in sede contrattuale o **nel diritto nazionale**.

[...]6. Una volta assegnato a un richiedente, un diritto di capacità non può essere trasferito dal beneficiario ad un'altra impresa o servizio.

Qualsiasi forma di trasferimento comporta l'esclusione dall'ulteriore assegnazione di capacità durante il periodo di validità dell'orario di servizio in corso e successivo.

L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria che opera per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria non è considerato un trasferimento. Il richiedente che non è un'impresa ferroviaria comunica al gestore dell'infrastruttura, almeno 10 giorni prima dell'utilizzo della capacità, quale impresa ferroviaria utilizzerà la capacità. Tali informazioni comprendono la prova dell'accettazione da parte dell'impresa ferroviaria.

7. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, in uno Stato membro in cui il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria è limitato ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolazione provvedono a che siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro dieci giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che sia dotata del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.

Metodi di assegnazione della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura concedono diritti di capacità ai richiedenti mediante le procedure di assegnazione di cui agli articoli da 31 a 34.

Qualsiasi modifica della capacità assegnata è anch'essa considerata un'assegnazione di capacità.

- 4. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura mediante strumenti digitali e servizi digitali conformemente all'articolo 62 per l'intero viaggio di andata e ritorno, ove richiesto.**

- 5. Quando chiedono o apportano modifiche alla capacità assegnata, i richiedenti e i gestori dell'infrastruttura si conformano all'articolo 39.**

- 6. Il gestore dell'infrastruttura annulla un diritto di capacità che, per un periodo di almeno un mese, sia stato utilizzato al di sotto di una soglia da definire nel prospetto informativo della rete, a meno che ciò sia dovuto a cause di forza maggiore. L'ENIM definisce gli intervalli per la soglia in questione e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione gli intervalli per la soglia definiti dall'ENIM.**

L'organismo di regolamentazione monitora l'applicazione equa, trasparente e non discriminatoria del presente paragrafo ed esamina gli eventuali reclami ricevuti.

- 6 bis. Conformemente ai criteri e alle procedure di cui all'articolo 20, paragrafo 1, ove applicabili, un gestore dell'infrastruttura può rifiutare di assegnare la capacità se le richieste non sono coerenti con la sua pianificazione strategica della capacità. In tal caso, il gestore dell'infrastruttura si adopera al massimo per fornire al richiedente una capacità alternativa. Un eventuale rifiuto è comunicato senza indugio al richiedente. Il richiedente ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 63, paragrafo 2.**

6 ter. I gestori dell'infrastruttura informano almeno ogni anno l'organismo di regolamentazione di tutte le richieste di capacità ricevute che non corrispondevano ai parametri della capacità disponibile definiti nel piano di fornitura di capacità, indipendentemente dal fatto che siano state accettate o rifiutate. Sulla base di tali informazioni, l'organismo di regolamentazione può emettere un parere che può raccomandare al gestore dell'infrastruttura di modificare il modello di capacità.

Articolo 28

Assegnazione dei diritti di capacità multirete

0. I richiedenti hanno il diritto di richiedere diritti di capacità multirete **mediante le procedure di assegnazione di cui agli articoli da 31 a 34, compresi gli interi viaggi di andata e ritorno,** e di ricevere risposte a tali richieste in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione, **conformemente all'articolo 62, paragrafo 5.**

I gestori dell'infrastruttura cooperano nell'assegnazione della capacità per i servizi ferroviari multirete, compresi in particolare i servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci e i servizi internazionali di trasporto ferroviario di passeggeri.

[...] [...]

[...]

1. Qualora riceva una richiesta di diritti di capacità multirete [...], il gestore dell'infrastruttura si coordina con gli altri gestori dell'infrastruttura interessati a norma dell'articolo 53.
2. Il coordinamento **di cui al paragrafo 1** garantisce in particolare:
 - a) la nomina di un punto di contatto unico incaricato di comunicare con il richiedente in relazione alla richiesta di diritto di capacità multirete, che è notificata al richiedente senza indugio dopo il ricevimento della richiesta;
 - b) la conformità del diritto di capacità multirete a criteri qualitativi minimi in termini di coerenza tra le reti e per quanto concerne aspetti quali la definizione del percorso, gli orari, la disponibilità su diversi giorni di circolazione e lo stato dell'assegnazione;
 - c) l'esecuzione coerente della procedura di assegnazione dei diritti di capacità multirete, compreso in particolare il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 e il meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37;

- d) il coordinamento di eventuali modifiche dei diritti di capacità multirete assegnati conformemente alla sezione 4 al fine di garantire l'integrità dei diritti di capacità multirete in qualsiasi momento.

Se i gestori dell'infrastruttura non nominano un punto di contatto unico, **il richiedente seleziona** il gestore dell'infrastruttura [...] competente per fungere da punto di contatto unico per le domande relative alla specifica richiesta di capacità.

[...] **2 bis. Un gestore dell'infrastruttura non annulla un diritto di capacità multirete a norma dell'articolo 27, paragrafo 6, senza coordinarsi preventivamente con gli altri gestori dell'infrastruttura interessati.**

Se il gestore dell'infrastruttura annulla, a norma dell'articolo 27, paragrafo 6, i diritti di capacità multirete, ne informa l'organismo di regolamentazione. Se il diritto di capacità multirete annullato riguarda il traffico transfrontaliero, l'organismo di regolamentazione ne informa gli organismi di regolamentazione competenti e l'ENRRB.

[...]5. L'ENIM definisce le procedure e i metodi dettagliati per **promuovere l'applicazione uniforme del** presente articolo e i requisiti minimi di qualità di cui al paragrafo 2, lettera b), e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali procedure e metodi.

Articolo 29

Cooperazione nell'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio

1. **I gestori dell'infrastruttura e gli operatori degli impianti di servizio che offrono i servizi necessari per la prestazione di un servizio di trasporto ferroviario e i cui impianti di servizio fanno parte della rete transeuropea dei trasporti di cui all'allegato II del [nuovo regolamento TEN-T], compresi quelli situati nei nodi urbani definiti all'articolo 3, lettera f), del medesimo regolamento, cooperano al fine di garantire, ove necessario, la coerenza dell'assegnazione della capacità di infrastruttura e negli impianti di servizio.**
2. I gestori dell'infrastruttura forniscono un elenco degli impianti di servizio di cui al paragrafo 1 nel prospetto informativo della rete.
3. I gestori dell'infrastruttura garantiscono che i richiedenti possano richiedere, in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione, diritti di capacità sull'infrastruttura ferroviaria e sugli impianti di servizio di cui al paragrafo 1.
4. Ai fini del paragrafo 3, i gestori dell'infrastruttura e gli operatori degli impianti di servizio coordinano la capacità e forniscono diritti di capacità, compresa la capacità nell'impianto **di servizio** che soddisfa i requisiti del richiedente, o si adoperano per fornire un'alternativa valida.
5. Gli operatori degli impianti di servizio di cui al paragrafo 1 mettono a disposizione del gestore dell'infrastruttura informazioni[...] sulla capacità disponibile in un formato digitale conformemente all'articolo 62, **paragrafo 5, e secondo gli schemi di cui all'allegato I.**

6. Il presente articolo non si applica agli operatori degli impianti di servizio che beneficiano di un'esenzione a norma dell'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177.

Articolo 30

Orario di servizio

1. I gestori dell'infrastruttura **pubblicano** un nuovo orario di servizio prima dell'inizio di ciascun periodo di validità dell'orario di servizio. [...]

I gestori dell'infrastruttura avviano la preparazione dell'orario di servizio in sede di assegnazione della capacità mediante la procedura annuale di assegnazione di cui all'articolo 32, tenendo conto dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro a norma dell'articolo 31 e attraverso la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 33.

2. I gestori dell'infrastruttura **garantiscono**, fino alla fine del periodo di validità dell'orario di servizio, **che l'orario di servizio sia aggiornato**, tenendo conto della capacità assegnata attraverso la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 33, della capacità assegnata mediante la procedura ad hoc di cui all'articolo 34, delle modifiche dei diritti di capacità a norma dell'articolo 39 e della riprogrammazione nel contesto della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi a norma dell'articolo 41.

Articolo 31

Assegnazione di capacità mediante accordi quadro

1. Un richiedente ha il diritto di richiedere capacità di infrastruttura per un periodo superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio.

1 bis. I gestori dell'infrastruttura indicano nei documenti di pianificazione relativi alla pianificazione strategica della capacità la capacità che intendono riservare per l'assegnazione mediante accordi quadro. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, la capacità riservata per gli accordi quadro in tali documenti di pianificazione è assegnata dal gestore dell'infrastruttura ai richiedenti mediante detti accordi [...], fatti salvi i paragrafi 3 e 4. Ciò non impedisce ai gestori dell'infrastruttura di assegnare la capacità richiesta mediante accordi quadro nei casi in cui tale capacità non sia riservata nei documenti di pianificazione, fatto salvo il paragrafo 4.

1 ter. Possono essere conclusi accordi quadro tra più gestori dell'infrastruttura e un richiedente qualora coprano più di una rete.

Gli accordi quadro specificano i diritti di capacità concessi sotto forma di specifiche di capacità di cui all'articolo 26, paragrafo 1, lettera a). Essi non possono includere diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria.

Uno Stato membro può prescrivere la previa autorizzazione di tali accordi quadro da parte dell'organismo di regolamentazione. **Nel caso di accordi quadro che comportano un traffico transfrontaliero, gli organismi di regolamentazione competenti si coordinano.**

2. Il richiedente che è parte di un accordo quadro chiede la conversione delle specifiche di capacità incluse nell'accordo quadro in una traccia ferroviaria corrispondente conformemente a tale accordo. **Tale conversione è effettuata nel rispetto dell'articolo 26, paragrafo 2.**

3. I gestori dell'infrastruttura **garantiscono che gli** accordi quadro **siano coerenti** con i documenti di pianificazione relativi alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, paragrafo 2, **ove disponibili, e con gli orientamenti strategici di cui all'articolo 11, paragrafo 3, laddove gli Stati membri abbiano fornito tali orientamenti stabilendo che siano vincolanti.**

I gestori dell'infrastruttura **limitrofi coordinano le rispettive pianificazioni strategiche della capacità in ordine alla quota di** capacità **disponibile** per **gli** accordi quadro **transfrontalieri.**

4. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tal fine i gestori dell'infrastruttura fissano le quote massime di capacità totale che possono essere assegnate mediante accordi quadro e le includono nel prospetto informativo della rete.
5. Gli accordi quadro devono poter essere modificati per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. **Tali modifiche non sono considerate modifiche dei diritti di capacità soggette a sanzione a norma dell'articolo 40. Le altre modifiche dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro sono soggette a sanzione a norma dell'articolo 40.**
- [...].7. Gli accordi quadro coprono, in linea di principio, il periodo indicato nell'allegato I, sezione 5. Il gestore dell'infrastruttura può concordare un periodo più breve o più lungo in casi specifici. Qualsiasi periodo più lungo rispetto a quello indicato all'allegato I, **sezione 5**, è giustificato dalla necessità di investimenti dedicati da parte di nuovi entranti o dalla sostanziale novità del servizio, **compreso un miglioramento significativo della qualità del servizio.**
8. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 24, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono essere conclusi per una durata di 15 anni. Eventuali periodi superiori ai 15 anni possono essere concordati soltanto in casi eccezionali, in particolare in caso di investimenti su grande scala e a lungo termine, e qualora tali investimenti siano coperti da impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortizzazione pluriennale.
9. I gestori dell'infrastruttura includono la capacità assegnata mediante accordi quadro nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.
10. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.
11. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti, delle imprese ferroviarie, **dei gestori dell'infrastruttura e dell'ENRRB**, la Commissione può adottare **atti** di esecuzione che **stabiliscono** norme **dettagliate relative alla** procedura **di conclusione degli accordi quadro, alla forma e al contenuto di tali accordi, al fine di**

garantire l'applicazione uniforme del presente articolo [...]. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Articolo 32

Assegnazione della capacità mediante la procedura annuale di assegnazione

1. Il gestore dell'infrastruttura stabilisce l'orario di servizio **di cui all'articolo 30** per un determinato periodo di validità dell'orario di servizio sulla base degli elementi seguenti:
 - a) le richieste di diritti di capacità ricevute nel contesto della procedura annuale di assegnazione;
 - b) i diritti di capacità relativi al periodo di validità dell'orario di servizio in questione e concessi mediante accordi quadro conformemente all'articolo 31;
 - c) i diritti di capacità relativi al periodo di validità dell'orario di servizio in questione e concessi mediante la procedura di pianificazione continua conformemente all'articolo 33.

2. Il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità mediante l'assegnazione simultanea della capacità, al fine di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura di cui al paragrafo 1, fatti salvi **il paragrafo 6 e l'articolo 27, paragrafo 6 bis**. Il gestore dell'infrastruttura tiene conto, per quanto possibile, di tutti i vincoli imposti ai richiedenti, compreso l'effetto economico sulla loro attività.

[...] [...]

[...]

[...] [...]6. I diritti di capacità concessi mediante la procedura annuale di assegnazione possono comprendere:

- a) tracce ferroviarie;
- b) specifiche di capacità.

I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità concessi sotto forma di specifiche di capacità in tracce ferroviarie conformemente all'allegato I, sezione 4.

7. Ai fini della procedura di assegnazione il gestore dell'infrastruttura rispetta lo schema di cui all'allegato I, sezione 4.

[...]10. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di validità dello stesso.

11. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

Articolo 33

Assegnazione della capacità attraverso la procedura di pianificazione continua

1. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità attraverso la procedura di pianificazione continua **almeno ai servizi di trasporto ferroviario di merci** secondo le scadenze di cui **alla sezione 6** dell'allegato I[...]. I gestori dell'infrastruttura riservano capacità a tal fine nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.

Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, la capacità riservata alla pianificazione continua nei documenti di pianificazione è assegnata dal gestore dell'infrastruttura ai richiedenti attraverso la procedura di pianificazione continua. Ciò non impedisce ai gestori dell'infrastruttura di assegnare la capacità richiesta mediante pianificazione continua nei casi in cui tale capacità non sia riservata nei documenti di pianificazione. La procedura di pianificazione continua non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi.

2. I diritti di capacità concessi attraverso la procedura di pianificazione continua possono comprendere:
- a) tracce ferroviarie o specifiche di capacità per tutti i giorni di circolazione durante il periodo di validità dell'orario di servizio, compreso il primo giorno di circolazione incluso nella richiesta;
 - b) specifiche di capacità per tutti i giorni di circolazione oltre il periodo di validità dell'orario di servizio, compreso il primo giorno incluso nella richiesta per un periodo massimo specificato all'allegato I, **sezione 6**.

I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità concessi sotto forma di specifiche di capacità in tracce ferroviarie conformemente all'allegato I, sezione 6.

2 bis. I gestori dell'infrastruttura e i richiedenti possono decidere congiuntamente di modificare le specifiche di capacità concesse attraverso la procedura di pianificazione continua per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Tali modifiche non sono considerate modifiche dei diritti di capacità soggette a sanzione a

norma dell'articolo 40. Le altre modifiche dei diritti di capacità assegnati attraverso la procedura di pianificazione continua sono soggette a sanzione a norma dell'articolo 40.

3. Fatto salvo l'articolo 18, i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità riservata alla procedura di [...] pianificazione continua sulla base del principio "**primo arrivato, primo servito**".

[...] [...]6. Il gestore dell'infrastruttura, a seguito di una notifica all'organismo di regolamentazione [...], rifiuta le richieste di pianificazione continua se [...] soddisfano le caratteristiche della capacità normalmente assegnata mediante accordi quadro a norma dell'articolo 31. L'organismo di regolamentazione informa l'ENRRB in merito a tali **rifiuti** e garantisce un'applicazione coerente del presente paragrafo.

Articolo 34

Assegnazione della capacità attraverso procedura ad hoc

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde tempestivamente, e in ogni caso entro i termini di cui all'allegato I, sezione 7, alle richieste ad hoc di capacità di infrastruttura presentate in qualsiasi momento durante il periodo di validità dell'orario di servizio. L'informazione sulla capacità disponibile di riserva è comunicata conformemente all'articolo 9 a tutti i richiedenti eventualmente interessati a utilizzare questa capacità.

I diritti di capacità concessi mediante la procedura ad hoc assumono la forma di tracce ferroviarie.

2. L'assegnazione della capacità di infrastruttura in risposta a richieste ad hoc si basa sul principio "primo arrivato, primo servito".

Articolo 35

Programmazione di restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura

[...] **0 bis.** Nel programmare i lavori sull'infrastruttura a norma del presente articolo, i gestori dell'infrastruttura si attengono allo schema e ai requisiti di cui all'allegato I, sezione 3.

[...] **0 ter.** Nel programmare i lavori sull'infrastruttura, i gestori dell'infrastruttura limitano, per quanto possibile, l'impatto sulla capacità preventivamente pianificata inclusa nel modello di capacità o nel piano di fornitura di capacità.

[...] **1.** I gestori dell'infrastruttura programmano con la massima tempestività le restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura non inclusi nel piano di fornitura di [...] capacità di cui all'articolo 18.

4. Se la programmazione di una restrizione di capacità derivante da lavori sull'infrastruttura richiede la modifica di un diritto di capacità assegnato ai sensi dell'articolo 39, il gestore dell'infrastruttura si adopera al massimo per fornire ai richiedenti interessati capacità alternative che consentano all'impresa ferroviaria di prestare i servizi in questione.

A tal fine, il gestore dell'infrastruttura informa tutti i richiedenti interessati in merito alla prevista modifica dei diritti di capacità in questione. Esso offre ai richiedenti interessati diritti di capacità alternativi o avvia un coordinamento con i richiedenti interessati al fine di concordare diritti di capacità alternativi.

[...]

6. I gestori dell'infrastruttura includono [...] le restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura, **non appena siano programmati**, nel modello di capacità **o** nel piano di fornitura di capacità, indipendentemente dal momento in cui sono programmati.

Articolo 36

Meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti e coordinamento delle richieste

1. Qualora, nel contesto dell'assegnazione simultanea della capacità, rilevi conflitti tra richieste diverse di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura cerca di garantire la migliore corrispondenza possibile di tutti i requisiti, attraverso il coordinamento delle richieste.
2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura **cerca di conciliare tutte le richieste tramite il coordinamento e** ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste. Il gestore dell'infrastruttura definisce i limiti applicabili nel suo prospetto informativo della rete. L'ENIM fornisce orientamenti sulla definizione di tali limiti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.
3. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma elettronica, delle informazioni seguenti:
 - a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi percorsi;
 - b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi percorsi;
 - c) tracce ferroviarie alternative sui percorsi pertinenti proposte a norma del paragrafo 2;
 - d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

Fatto salvo l'articolo [...] 3, **paragrafo 1 bis**, e previo accordo di tutti i richiedenti, il gestore dell'infrastruttura può stabilire contatti tra tutti i richiedenti potenzialmente coinvolti nella risoluzione di un conflitto per facilitare il coordinamento delle richieste.

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento di richieste di capacità **contrastanti** per servizi ferroviari nazionali sono stabiliti nel prospetto informativo della rete.
- [...]7. In caso di **conflitto che interessi almeno una richiesta** di capacità multirete, il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 è attuato conformemente all'articolo 53 e coinvolge il coordinatore della rete.
8. L'ENIM prepara orientamenti per il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti per **i conflitti che interessano almeno una richiesta di capacità multirete e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali orientamenti.**

Articolo 37

Meccanismo di risoluzione formale dei conflitti [...]

1. Qualora i meccanismi di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 non abbiano risolto il conflitto di capacità, **il gestore dell'infrastruttura dà priorità alle richieste coerenti con la capacità preventivamente pianificata definita nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18. Di conseguenza il gestore dell'infrastruttura può accettare o rifiutare richieste non coerenti con il piano di fornitura di capacità.**

Nell'accettare richieste non coerenti con il piano di fornitura di capacità, il gestore dell'infrastruttura mira a mantenere l'equilibrio generale tra gli elementi del piano di fornitura di capacità elencati all'allegato I, sezione 1.

Nel rifiutare le richieste non coerenti con il piano di fornitura di capacità, il gestore dell'infrastruttura informa senza indugio il richiedente interessato della sua intenzione di rifiutare una richiesta. In tal caso, il gestore dell'infrastruttura si adopera al massimo per fornire al richiedente una capacità alternativa. Il richiedente ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolamentazione conformemente all'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE.

1 bis. I gestori dell'infrastruttura risolvono i conflitti, non risolti conformemente al paragrafo 1, mediante una procedura equa, trasparente e non discriminatoria, conformemente agli orientamenti strategici di cui all'articolo 11, paragrafo 3, qualora gli Stati membri abbiano fornito tali orientamenti stabilendo che siano vincolanti.

Se l'applicazione di tali orientamenti non consente di risolvere il conflitto, i gestori dell'infrastruttura risolvono i conflitti mediante una procedura equa, trasparente e non discriminatoria tenendo conto della procedura stabilita dall'ENIM a norma del paragrafo 1 ter.

1 ter. L'ENIM prepara e adotta le procedure di cui al paragrafo 1 bis e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Le procedure prevedono le fasi seguenti:

- 0) definire intervalli di valori standard per i servizi ferroviari come base iniziale di valutazione;
- a) progettare scenari alternativi per assegnare la capacità disponibile per i diversi tipi di servizi di trasporto ferroviario che comportano, ove possibile, la fornitura di capacità alternativa su altri percorsi oppure orari alternativi con caratteristiche comparabili;
- b) valutare e classificare gli scenari di cui alla lettera a) sulla base di metodologie obiettive, trasparenti e non discriminatorie, tenendo conto dei criteri socioeconomici, operativi e ambientali di cui al paragrafo 1 quater e consentendo di tenere conto delle circostanze locali o nazionali sulla base di approcci accettati e di prove empiriche;

c) selezionare lo scenario con la classificazione migliore sulla base della valutazione di cui alla lettera b) e modificare di conseguenza il piano di fornitura di capacità.

1 quater. Le procedure stabilite dall'ENIM a norma del paragrafo 1 ter valutano opzioni alternative per l'uso della capacità di infrastruttura, sulla base, tra l'altro, dei seguenti criteri socioeconomici, operativi e ambientali, fatta salva la disponibilità dei dati di cui al paragrafo 1 ter, lettera (0):

a) i costi di esercizio per gli operatori e parametri tecnici dei servizi di trasporto ferroviario e il conseguente impatto sui prezzi per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;

b) i costi in termini di tempo per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;

c) la connettività e l'accessibilità per le persone e le regioni servite dai servizi di trasporto ferroviario, compresa la qualità dei collegamenti e i tempi di trasferimento per i servizi ferroviari di trasporto passeggeri e merci;

d) impatto ambientale, come le emissioni di gas a effetto serra e il rumore;

e) volume delle persone e delle merci trasportate;

f) parametri tecnici per un uso efficiente dell'infrastruttura, quali l'omogeneità del traffico, la lunghezza del treno o le frequenze di circolazione.

2. Nel contesto **del meccanismo** di risoluzione formale dei conflitti, le richieste di diritti di capacità multirete sono prese in considerazione nella loro interezza. Se, a norma **del paragrafo 1 ter, lettera b)**, si applicano parametri nazionali diversi, tali parametri sono utilizzati per le sezioni rispettive.

3. In caso di richieste di capacità contrastanti riguardanti servizi ferroviari con caratteristiche e profilo socioeconomico simili, il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità [...] in modo da fornire accesso al maggior numero di richiedenti. **A tal fine i gestori dell'infrastruttura possono assegnare la capacità sulla base di un'asta. Il metodo per assegnare la capacità applicato a norma del presente paragrafo è soggetto all'approvazione preliminare** dell'organismo di regolamentazione.

Schema per le procedure di assegnazione della capacità

1. **Ai fini dell'attuazione degli articoli da 31 a 34, il** gestore dell'infrastruttura e i richiedenti rispettano lo schema per le procedure di assegnazione della capacità di cui **rispettivamente** all'allegato I, sezioni 4, 5, 6 e 7.

2. I gestori dell'infrastruttura possono decidere, per lo schema di assegnazione di capacità, periodi e termini che sono diversi da quelli previsti dal presente regolamento e dall'allegato VI, punto 2, lettera b), della direttiva 2012/34/UE, ove:
 - la definizione a livello internazionale delle tracce ferroviarie, in cooperazione con i gestori dell'infrastruttura di paesi terzi su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, abbia un impatto significativo sullo schema di assegnazione di capacità in generale; oppure

 - **la definizione a livello internazionale delle tracce ferroviarie, in cooperazione con i gestori dell'infrastruttura di altri paesi terzi abbia un impatto significativo sullo schema di assegnazione di capacità in generale, a condizione che ciò non incida sulle procedure di assegnazione della capacità di altri gestori dell'infrastruttura dell'Unione che non sono coinvolti in tali tracce ferroviarie a livello internazionale.**

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 al fine di modificare **i termini e le durate di cui all'allegato I, sezioni 4, 5, 6 e 7, e di adeguare, entro i limiti del quadro di cui agli articoli da 31 a 34, i traguardi e i periodi ivi stabiliti, ove tali elementi si siano dimostrati inefficaci o abbiano comportato gravi difficoltà di attuazione, tenendo conto dell'esperienza dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti, con l'obiettivo di razionalizzare le procedure di assegnazione della capacità,** garantire una procedura di assegnazione efficiente e affrontare gli interessi di pianificazione, operativi, tecnici e commerciali dei soggetti interessati in relazione alla programmazione e all'assegnazione della capacità.

SEZIONE 4

Adattamento e riprogrammazione

Articolo 39

Modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione

1. I gestori dell'infrastruttura possono modificare i diritti di capacità assegnati a un richiedente di propria iniziativa soltanto in conformità del presente regolamento. I richiedenti possono chiedere in qualsiasi momento modifiche della capacità assegnata. [...]

In caso di modifica dei diritti di capacità assegnati, si applica l'articolo 40. I gestori dell'infrastruttura aggiornano senza indugio l'orario di servizio di cui all'articolo 30.

2. I gestori dell'infrastruttura [...] limitano quanto più possibile le modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione, conformemente **ai principi** di cui all'articolo 2, paragrafo 3.

Anche i richiedenti limitano nella misura più ampia possibile le loro richieste di modifica di tali diritti dopo l'assegnazione.

3. Le modifiche dei diritti di capacità comprendono i casi in cui il gestore dell'infrastruttura non può consentire al treno di circolare conformemente al diritto di capacità assegnato e dispone di tempo sufficiente per offrire al richiedente un diritto di capacità alternativo dopo aver informato il richiedente della necessità della modifica.

3 bis bis. Anche l'annullamento dei diritti di capacità è considerato un tipo specifico di modifica.

3 bis. In caso di modifiche dei diritti di capacità, i gestori dell'infrastruttura possono applicare termini più brevi per l'assegnazione di tali diritti rispetto ai termini indicati nell'allegato I, sezione 8. I gestori dell'infrastruttura forniscono informazioni sul tempo necessario per costruire una traccia ferroviaria nel prospetto informativo della rete. [...]

4. Le norme e le procedure [...] **che devono essere applicate dal gestore dell'infrastruttura** in caso di modifica di un diritto di capacità tengono conto dell'impatto della modifica del diritto di capacità sul richiedente in termini operativi e commerciali. A tal fine, **i gestori dell'infrastruttura categorizzano** le modifiche [...] in base al loro impatto **e individuano**

categorie di modifiche che hanno un impatto rilevante, tenendo conto delle procedure adottate dall'ENIM sulla base del paragrafo 8[...].[...].5. In caso di modifica di un diritto di capacità multirete, i gestori dell'infrastruttura interessati compiono ogni ragionevole sforzo per garantire la coerenza tra i diritti di capacità per l'intera circolazione del treno.

Il gestore dell'infrastruttura che modifica un diritto di capacità multirete **coordina** l'assegnazione di un diritto di capacità multirete alternativa con gli altri gestori dell'infrastruttura interessati e informa il richiedente e tutte le parti interessate in merito all'esito del coordinamento. Tale esito può essere l'assegnazione di un diritto di capacità multirete alternativa o l'informazione che non è disponibile alcun diritto di capacità alternativo.

[...].7. Qualora modifichi un diritto di capacità assegnato, un gestore dell'infrastruttura ne informa senza indugio il richiedente e l'impresa ferroviaria interessata.

Il gestore dell'infrastruttura offre al richiedente diritti di capacità alternativi entro i termini di cui all'allegato I, sezione 8. Qualora ciò non sia possibile, il gestore dell'infrastruttura fornisce al richiedente le informazioni pertinenti che gli consentono di presentare una nuova domanda di capacità di infrastruttura. Se del caso, tali informazioni fanno riferimento al piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 e alla pianificazione delle emergenze di cui all'articolo 19.

8. L'ENIM prepara e adotta procedure **uniformi** per gestire le modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

Tali procedure **stabiliscono criteri per operare** una distinzione tra le modifiche **a seconda del loro** impatto [...] sui richiedenti e sulle imprese ferroviarie in termini commerciali e operativi, **ivi compresi criteri per categorizzare le modifiche quali modifiche con impatto rilevante.**

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare **le durate di cui all'**allegato I, sezione 8, al fine di garantire processi di adattamento e riprogrammazione efficienti, tenendo conto di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati. **A tal fine, la Commissione tiene conto dell'esperienza dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti.**

Articolo 40

Sanzione per le modifiche dei diritti di capacità

1. Se il gestore dell'infrastruttura o un richiedente non adempie i propri impegni in relazione a un diritto di capacità assegnato e se ciò comporta una modifica categorizzata come rilevante ai sensi dell'articolo 39, **paragrafo 4**, [...] versa una **sanzione** all'altra parte.

Ai fini del presente articolo, il mancato utilizzo di un diritto di capacità assegnato da parte delle imprese ferroviarie è considerato equivalere a una cancellazione avvenuta dopo l'ora di partenza del treno in questione.

2. La **sanzione** di cui al paragrafo 1 non è dovuta in caso di forza maggiore. **Nel caso di diritti di capacità multirete, una cancellazione per cause di forza maggiore su una rete è considerata una cancellazione per causa di forza maggiore per i diritti di capacità lungo l'intero percorso interessato.**

- 2 bis. Se un gestore dell'infrastruttura, a norma degli articoli 10 e 35, pianifica e programma una restrizione di capacità che rientra nell'ambito di applicazione dell'allegato I, sezione 3, e rispetta lo schema e i requisiti ivi stabiliti, la sanzione di cui al paragrafo 1 non è dovuta.**

2 ter. Se un gestore dell'infrastruttura revoca i diritti di capacità conformemente alle misure adottate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 bis, la sanzione di cui al paragrafo 1 non è dovuta.

3. I gestori dell'infrastruttura includono nel loro prospetto informativo della rete condizioni che danno luogo a una sanzione tenendo conto degli orientamenti adottati dall'ENIM a norma del secondo comma del presente paragrafo.

[...] Previa consultazione **dei richiedenti e** dell'ENRRB, l'ENIM **può adottare orientamenti per la definizione di** condizioni **uniformi che danno luogo a sanzione, tenendo** conto delle norme **e delle procedure** di cui all'articolo 39, paragrafi 4 e 8. L'ENIM include tali **orientamenti** nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. L'ENRRB pubblica un parere **sugli orientamenti definiti** dall'ENIM.

4. In seguito all'approvazione dell'organismo di regolamentazione, i gestori dell'infrastruttura stabiliscono nel prospetto informativo della rete i livelli delle **sanzioni** che i richiedenti sono tenuti a versare.

Su proposta del gestore dell'infrastruttura e previa consultazione dei richiedenti [...], l'organismo di regolamentazione stabilisce i livelli delle **sanzioni** che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a versare. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali informazioni nel prospetto informativo della rete.

I livelli delle **sanzioni** sono tali da fornire incentivi efficaci al gestore dell'infrastruttura e ai richiedenti affinché rispettino l'uso pianificato della capacità e riducano al minimo le perturbazioni. Tali livelli sono proporzionati e non discriminatori. [...]

[...] Tali livelli tengono conto, in particolare, delle norme **e delle procedure** di cui all'articolo 39, paragrafi 4 e 8 [...] [...].

Il livello delle sanzioni è modulato fino al doppio del livello dei canoni per l'accesso alle linee sulla base almeno dei seguenti criteri:

a) impatto della modifica dei diritti di capacità,

b) tempistica della notifica della modifica fornita dalla parte che ha avviato la modifica all'altra parte,

c) ove la modifica sia originata dal gestore dell'infrastruttura, qualità della capacità alternativa fornita in termini di definizione del percorso, orari, caratteristiche tecniche e altri aspetti pertinenti, qualora esista una capacità alternativa, o

d) ove la modifica sia originata dal richiedente, possibilità di riassegnazione e utilizzo della capacità da parte di un altro richiedente.

Ai fini dell'applicazione del quinto comma del presente paragrafo, uno Stato membro può definire tabelle di modulazione. Tali tabelle sono conformi alle condizioni di cui al terzo comma del presente paragrafo. Gli Stati membri si adoperano per coordinarsi tra loro conformemente all'articolo 53 bis. [...]. **Un diritto** di capacità multirete **è considerato un unico diritto di capacità.** L'obbligo di versare la **sanzione** al richiedente si applica al gestore o ai gestori dell'infrastruttura responsabili della modifica del diritto di capacità, tenendo conto del diritto di capacità nella sua interezza e, qualora sia responsabile più di un gestore dell'infrastruttura, del rapporto tra la lunghezza delle loro reti nel contesto del diritto di capacità. La **sanzione** per l'intero diritto di capacità non supera la **sanzione** dovuta per il diritto di capacità assegnato dal gestore dell'infrastruttura moltiplicato per **due**.

6. Gli organismi di regolamentazione **interessati** decidono in merito alle controversie relative al motivo della modifica di un diritto di capacità o **a ritardi nel pagamento di una sanzione** e adottano una decisione senza indugio ed entro **sei settimane** dalla raccolta di tutte le informazioni necessarie per valutare la causa della modifica. Gli organismi di regolamentazione informano l'ENRRB e possono consultarla in merito a dette decisioni. **Ove consultato, l'ENRRB fornisce consulenza agli organismi di regolamentazione al fine di garantire** che tali decisioni siano coerenti e basate su principi comunemente riconosciuti.

Nel caso dei diritti di capacità multirete, un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione responsabile del gestore dell'infrastruttura che funge da punto di contatto unico a norma dell'articolo 28. L'organismo di

regolamentazione competente informa gli altri organismi di regolamentazione pertinenti e l'ENRRB.

7. Fatti salvi la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 ("COTIF"), in particolare l'appendice E di tale convenzione, ove applicabile, e il diritto di impugnare ai sensi del diritto nazionale e dell'UE qualsiasi decisione adottata a norma del presente articolo, il pagamento di una sanzione da parte della parte che avvia la modifica dei diritti di capacità a norma del presente articolo estingue per l'altra parte altre richieste finanziarie relative alla stessa modifica.

Articolo 40 bis

Atti di esecuzione relativi alle modifiche dei diritti di capacità e alle sanzioni

Se l'ENIM non adotta le procedure di cui all'articolo 39, paragrafo 8, o le condizioni di cui all'articolo 40, paragrafo 3 [entro 24 mesi dalla data di applicazione di cui alla parte introduttiva dell'articolo 77, paragrafo 2], ovvero se tali procedure e condizioni non consentono un'attuazione uniforme dell'articolo 39 o dell'articolo 40 per motivi connessi al contenuto di tali procedure e condizioni o per motivi dovuti alla mancata attuazione da parte dei gestori dell'infrastruttura, la Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono la categorizzazione delle modifiche dei diritti di capacità e le condizioni che danno luogo al pagamento di sanzioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Riprogrammazione nel contesto della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi

1. In caso di perturbazione della rete di cui all'articolo 46 o di situazione di crisi di cui all'articolo 47, il gestore o i gestori dell'infrastruttura interessati compiono ogni sforzo possibile per riprogrammare il traffico interessato dalla perturbazione. A tal fine i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria **tenendo conto degli orientamenti di cui al paragrafo 2**, sulla base dei piani di emergenza elaborati a norma dell'articolo 19 e in stretto coordinamento con i soggetti operativi interessati e, se del caso, con altri soggetti interessati.
2. L'ENIM elabora e adotta orientamenti per gestire e assegnare la capacità di infrastruttura in caso di una perturbazione della rete in modo trasparente e non discriminatorio. In particolare, l'ENIM fornisce orientamenti sull'applicazione della **gestione delle perturbazioni** e del principio "primo arrivato, primo servito".

Ove si applichi la **gestione delle perturbazioni**, l'ENIM fornisce orientamenti sulle procedure da applicare, compresa, se del caso, l'applicazione **del meccanismo** di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 e **del meccanismo** di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37. L'ENIM include tali orientamenti nel quadro europeo per **il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi** di cui all'articolo **44**.
3. In caso di riprogrammazione, i gestori dell'infrastruttura **si adoperano al massimo** per non modificare o annullare unilateralmente i diritti di capacità esistenti ai fini della gestione delle perturbazioni.

- 4. I gestori dell'infrastruttura e i richiedenti possono definire misure che prevedono la sostituzione di determinati diritti di capacità in caso di perturbazione della rete. Tali misure sono menzionate nel piano di emergenza di cui all'articolo 19.**
- 5. Nell'eventualità di una perturbazione della rete che incide sul traffico di più reti, i gestori dell'infrastruttura interessati coordinano l'assegnazione di capacità alternativa conformemente all'articolo 53 e tenendo conto del quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44.**
- 6. Se l'ENIM non adotta gli orientamenti per la gestione e l'assegnazione della capacità di infrastruttura in caso di perturbazione della rete [entro 24 mesi dalla data di applicazione di cui alla parte introduttiva dell'articolo 77, paragrafo 2], ovvero se tali orientamenti non consentono un'attuazione uniforme del presente articolo per motivi legati al contenuto di tali orientamenti o per motivi dovuti alla mancata attuazione da parte dei gestori dell'infrastruttura, la Commissione può adottare un atto di esecuzione che stabilisce i criteri e le procedure per la riprogrammazione, comprese le modifiche unilaterali dei diritti di capacità assegnati dai gestori dell'infrastruttura ai fini della gestione delle perturbazioni della rete. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.**

[...]

CAPO III

GESTIONE DEL TRAFFICO, DELLE PERTURBAZIONI E DELLE CRISI

Articolo 42

Gestione del traffico, gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi

1. I gestori dell'infrastruttura effettuano la gestione del traffico conformemente al presente regolamento, alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche stabilite negli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva.

A tal fine, i gestori dell'infrastruttura effettuano:

- a) la gestione del traffico in condizioni di esercizio normali, che comporta la gestione di incidenti che determinano scostamenti limitati rispetto all'orario di servizio;
- b) la gestione delle perturbazioni per far fronte a perturbazioni significative delle operazioni di rete che richiedono un'azione concertata a norma dell'articolo 46;
- c) la gestione del traffico nelle situazioni di crisi di cui all'articolo 47.

- [...]3. Nella gestione del traffico, i gestori dell'infrastruttura si attengono ai principi di cui all'articolo 2.

In particolare i gestori dell'infrastruttura riducono al minimo le perturbazioni e il loro impatto sul traffico ferroviario e:

- a) garantiscono una reazione rapida e coordinata alle perturbazioni, in particolare in caso di perturbazioni della rete e di situazioni di crisi;
- b) stabilizzano e ottimizzano il traffico ferroviario per tutta la durata delle perturbazioni e delle crisi della rete;

- c) forniscono informazioni pertinenti, accurate e aggiornate ai soggetti operativi interessati e ad altre parti interessate, in particolare alle autorità incaricate di gestire le situazioni di crisi al di fuori del settore ferroviario. Queste informazioni sono fornite con mezzi adeguati, inclusi quelli di cui all'articolo 62.

Articolo 43

Norme e procedure per la gestione del traffico e la gestione delle perturbazioni

1. I gestori dell'infrastruttura mettono in atto norme e procedure per gestire gli scostamenti rispetto all'orario di servizio in termini di circolazione dei treni. Tali norme e procedure sono pubblicate nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE e riguardano la gestione del traffico nelle situazioni di cui all'articolo 42, paragrafo 1, lettere a), b) e c), del presente regolamento.
2. Le norme e le procedure di cui al paragrafo 1 mirano a ridurre al minimo l'impatto complessivo degli scostamenti dall'orario su **tutti i tipi di** traffico ferroviario, tenendo conto delle esigenze di tutti i tipi di trasporto. **Le norme e procedure** possono comprendere norme in materia di priorità per la gestione tra i diversi tipi di traffico e procedure, criteri e obiettivi specifici da applicare in un approccio basato sull'ottimizzazione, che si avvale dell'ottimizzazione di una funzione obiettivo quale la riduzione al minimo dei minuti di ritardo o del tempo necessario per ripristinare il normale esercizio, piuttosto che norme esplicite in materia di priorità.
3. Nell'eventualità di una perturbazione della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine attua **il** piano di emergenza **elaborato** conformemente all'articolo 19. Nell'eventualità di una perturbazione che potrebbe incidere sul traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura interessati cooperano tra loro per ripristinare la normalità del traffico transfrontaliero conformemente al quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44.
4. Nello stabilire le norme e le procedure di cui al paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44. [...]

5. In caso di forza maggiore e se assolutamente necessario a causa di un incidente che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, i diritti di capacità assegnati possono essere ritirati senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti.

Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, imporre alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità.

[...]

Articolo 44

Quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi

1. **Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], l'ENIM elabora e adotta un "quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi conformemente ai principi di cui all'articolo 42, stabilendo orientamenti per il coordinamento tra gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati. I gestori dell'infrastruttura si adoperano per seguire tali orientamenti per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi e spiegano, nel prospetto informativo della rete, i motivi di eventuali scostamenti da tali orientamenti.**
- 1 bis.** L'ENIM sviluppa il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi in cooperazione con i soggetti operativi interessati e le parti interessate attraverso il processo di consultazione di cui all'articolo 54, tenendo conto del lavoro dell'impresa comune "Ferrovie europee" istituita **a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera d),** del regolamento (UE) **2021/2085.**

- [...] **1 ter. L'ENIM presenta un progetto di** quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi **all'ENRRB entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.** **L'ENRRB presenta una raccomandazione all'ENIM sul quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi entro quattro mesi dal ricevimento del progetto elaborato dall'ENIM. L'ENIM tiene nella massima considerazione tale raccomandazione in sede di adozione del quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi.**
3. **Il** quadro europeo per il coordinamento [...] della gestione **transfrontaliera** del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi comprende **almeno** gli elementi che figurano nell'allegato V **ed è aggiornato ove necessario per tenere conto dell'esperienza dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e di altri richiedenti e sulla base delle attività dell'ENIM. Nell'aggiornare il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, l'ENIM presenta un progetto all'ENRRB per raccomandazione.**

Articolo 45

Coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi

I gestori dell'infrastruttura coordinano la gestione del traffico conformemente all'articolo 53. **A tal fine, tengono nella massima considerazione il** quadro europeo per il coordinamento [...] della gestione **transfrontaliera** del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44.

In particolare il coordinamento garantisce:

- a) che i servizi ferroviari internazionali operino con perturbazioni minime tanto durante l'esercizio regolare quanto in situazioni soggette a perturbazioni;
- b) che si tenga debitamente conto delle sfide specifiche relative alle sezioni transfrontaliere derivanti, tra l'altro, dall'interoperabilità limitata in termini di infrastrutture, attrezzature e

operazioni tecniche, requisiti linguistici e di addestramento relativi al personale, formalità amministrative o di frontiera;

- c) uno scambio efficiente di informazioni aggiornate e pertinenti tra i gestori dell'infrastruttura, i richiedenti [...] e altri soggetti operativi interessati, nonché, se del caso, le pertinenti strutture di governance della gestione delle crisi a livello di UE, anche in conformità dell'articolo 62.

Articolo 46

Perturbazioni della rete

1. Qualora un incidente comporti o possa comportare restrizioni alle operazioni di rete che richiedono un'azione concertata da parte dei soggetti operativi interessati per garantire la migliore gestione possibile del traffico durante le restrizioni, i gestori dell'infrastruttura interessati valutano la durata e l'impatto probabili dell'incidente sulla base di tutte le informazioni disponibili e dell'esperienza precedente, **tenendo nella massima considerazione il metodo comune di cui al paragrafo 5 bis.**

Se la durata e l'impatto stimati soddisfano i criteri per la dichiarazione di perturbazioni della rete di cui all'allegato VI, i gestori dell'infrastruttura interessati dichiarano una perturbazione della rete e attuano le misure di cui all'articolo 43.

2. Qualora **la perturbazione della rete** abbia o possa avere ripercussioni su più di una rete, il gestore dell'infrastruttura in cui si è **verificata la perturbazione della rete** dichiara una perturbazione multirete e coordina le azioni a norma degli articoli **45 e 53, tenendo nella massima considerazione il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44.**

- 2 bis. Qualora la perturbazione della rete abbia ripercussioni su una linea che fa parte di un corridoio di trasporto europeo e comporta un'interruzione parziale o totale dei servizi per più di 15 giorni, il gestore dell'infrastruttura trasmette al coordinatore della rete una relazione sull'incidente il prima possibile dopo la dichiarazione della perturbazione effettuata a norma del paragrafo 1 o 2 e fornisce un aggiornamento ogni 30 giorni per l'intera durata della perturbazione.**

Il coordinatore della rete presenta tale relazione all'ENIM e ai pertinenti coordinatori europei e, su richiesta, ai richiedenti interessati.

4. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura [...].

L'organismo di regolamentazione può imporre al gestore dell'infrastruttura di mettergli a disposizione tali informazioni, qualora lo ritenga necessario.

5. Il coordinatore della rete raccoglie informazioni sulle perturbazioni della rete, analizza la risposta, trae conclusioni sull'efficacia della gestione di tali incidenti, consulta i soggetti operativi interessati, **tenendo conto degli orientamenti adottati dall'ENIM** conformemente all'articolo 54, **paragrafo 1**, e riferisce all'ENIM [...].

Nell'aggiornare il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44, l'ENIM tiene conto delle conclusioni del coordinatore della rete sulle perturbazioni della rete.

- 5 bis. L'ENIM definisce un metodo comune per stimare la durata e l'impatto probabili delle perturbazioni della rete sul traffico, definisce il contenuto minimo della relazione sull'incidente e fornisce un modello per detta relazione. L'ENIM include il metodo, il contenuto minimo e il modello citati nel quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44. I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il metodo comune, il contenuto minimo e il modello di cui sopra.**

Situazioni di crisi

1. **Fatto salvo l'articolo 1, paragrafo 5, in caso di crisi o del rischio imminente di una crisi in relazione a** sicurezza pubblica, epidemie sanitarie, catastrofi naturali, **ambiente**, [...] difesa **o** sicurezza che hanno o si prevede avranno un effetto critico sull'offerta o sulla domanda di servizi di trasporto ferroviario, gli Stati membri sono autorizzati ad applicare misure di emergenza che comprendono, in deroga alle norme di cui al presente regolamento:
- a) l'annullamento dei diritti di capacità senza **sanzione a norma dell'articolo 40**;
 - b) principi, norme e procedure alternativi per la gestione della capacità[...];
 - c) procedure alternative per la gestione del traffico;
 - d) l'uso di percorsi alternativi;
 - e) la modifica dei piani di fornitura di capacità.

Lo Stato membro interessato provvede affinché le misure di emergenza rispettino, per quanto possibile, i principi in materia di gestione della capacità e del traffico di cui al presente regolamento e si avvalgano dei piani **di emergenza** esistenti elaborati a norma dell'articolo 19. Tale Stato membro coordina le misure di emergenza con gli altri Stati membri **in conformità dell'articolo 53 bis**.

Il contenuto e la durata delle misure di emergenza sono limitati a quanto strettamente necessario per affrontare la situazione di crisi in questione.

2. Lo Stato membro interessato informa senza indugio la Commissione e l'ENIM in merito alla sua decisione di applicare misure di emergenza, **e di abrogare tali misure**, e fornisce una motivazione e una descrizione di tali misure e la durata prevista della loro applicazione. **Qualora si applichi il [regolamento che istituisce un quadro di misure di emergenza e resilienza nel mercato interno], lo Stato membro interessato informa** altresì **l'ufficio centrale** di collegamento **designato da detto Stato membro a norma**

dell'articolo [5] di tale regolamento in merito alle misure adottate a norma del presente articolo.

3. **Punti focali nominati** ai sensi dell'articolo 60 **forniscono** informazioni alla Commissione, all'ENIM, agli altri gestori dell'infrastruttura e alle altre parti interessate in merito alle misure di emergenza e **contribuiscono** al coordinamento di tali misure.
4. Qualora le misure di emergenza abbiano un impatto significativo sul traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro in conformità **dell'articolo 53, tenendo pienamente conto, nel contempo, degli orientamenti adottati dall'ENIM a norma dell'articolo 54, paragrafo 1.** La Commissione e gli Stati membri interessati sono coinvolti nell'esecuzione del coordinamento attraverso apposite strutture di coordinamento a norma dell'articolo 53, paragrafo 2, lettera a).
5. **Qualora le misure di emergenza abbiano un impatto significativo sul traffico transfrontaliero e su** richiesta della Commissione, gli organismi di regolamentazione e l'ENRRB le forniscono il loro parere sulle misure di emergenza entro il termine fissato dalla Commissione stessa. [...]
6. Gli Stati membri forniscono informazioni aggiornate ove necessario o su richiesta della Commissione. Gli Stati membri forniscono tutte le informazioni richieste dalla Commissione in merito alle misure di emergenza entro i termini fissati da quest'ultima.
7. Le autorità pubbliche incaricate della gestione delle situazioni di crisi, comprese le agenzie militari, di protezione civile e di altro tipo, possono organizzare esercitazioni che simulino situazioni di crisi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente articolo. In tali casi, il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità necessaria, oltre a provvedere, se necessario, alla cancellazione di diritti di capacità assegnati. Le autorità pubbliche interessate **sono soggette a sanzione per le modifiche dei diritti di capacità. Le norme di cui** all'articolo 40 **si applicano mutatis mutandis a tale sanzione.**

Articolo 48

Scambio di informazioni sulla gestione del traffico

1. Tutti i soggetti operativi interessati direttamente coinvolti nella gestione di un servizio di trasporto ferroviario hanno il diritto di accedere alle informazioni relative a tale servizio di trasporto ferroviario di cui all'allegato VIII.

Le parti interessate possono utilizzare tali informazioni soltanto ai fini del presente regolamento e ai fini della direttiva (UE) 2016/797 e degli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva, salvo diversa indicazione nei contratti.

2. Tali informazioni sono rese accessibili conformemente all'articolo 62.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato VIII al fine di garantire che esso rispecchi tutte le modifiche delle specifiche tecniche di interoperabilità stabilite negli atti di esecuzione pertinenti adottati conformemente alla direttiva (UE) 2016/797, tenendo conto nel contempo di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati.

CAPO IV VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI

Articolo 49

Principi generali per la valutazione delle prestazioni

1. Conformemente all'articolo 7 septies, lettera d), della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM monitora e valuta le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria **forniti dai gestori dell'infrastruttura**, tenendo conto dei **principi** generali di cui all'articolo 2 del presente regolamento. **L'ENIM collabora con i coordinatori europei e l'ENRRB a tal fine.**
2. **I** gestori dell'infrastruttura stabiliscono i propri obiettivi di prestazione **definiti in conformità dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera c)**, nel piano **commerciale** di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE, tenendo conto di eventuali obiettivi

stabiliti nei contratti di cui all'articolo 30, **paragrafo 2**, di tale direttiva. **Tali obiettivi comprendono i valori obiettivo di cui all'[articolo 19, paragrafo 1, lettere a) e b), del nuovo regolamento TEN-T].**

I gestori dell'infrastruttura predispongono ed attuano procedure destinate a monitorare e riferire in merito ai progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi, a individuare le cause delle carenze in termini di prestazioni con i soggetti operativi interessati, nonché a elaborare e attuare misure correttive per migliorare le prestazioni. Tali procedure tengono conto del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50 del presente regolamento. [...]

3. In relazione ai propri obiettivi di prestazione, i gestori dell'infrastruttura monitorano anche le prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario.

Articolo 50

Quadro europeo per la valutazione delle prestazioni

1. **Entro il [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], l'ENIM elabora e adotta, previa consultazione dei soggetti operativi interessati, un "quadro europeo per la valutazione delle prestazioni" che stabilisce principi e procedure comuni.** Tale quadro tiene conto in particolare dei principi definiti all'articolo 2, paragrafo 3, e all'articolo 42, paragrafo 3, nonché **delle priorità** operative di cui all'[articolo **19** del nuovo regolamento TEN-T], **e degli atti di esecuzione adottati ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 6, della direttiva 2012/34/UE. I gestori dell'infrastruttura si adoperano per seguire tali principi e procedure comuni. Nel prospetto informativo della rete i gestori dell'infrastruttura spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto ai principi e alle procedure comuni stabiliti nel quadro europeo per la valutazione delle prestazioni.**

1 bis. L'ENIM presenta un progetto di quadro europeo per la valutazione delle prestazioni all'ENRRB entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento. L'ENRRB presenta una raccomandazione all'ENIM sul quadro europeo per la valutazione delle prestazioni entro quattro mesi dal ricevimento del progetto elaborato dall'ENIM. Nell'adottare il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni, l'ENIM tiene nella massima considerazione tale raccomandazione.

2. Il quadro europeo riguarda **almeno** i settori di prestazione di cui all'allegato VII. In particolare esso comprende:
- a) un elenco di questioni prioritarie relative alle prestazioni da affrontare nei settori di prestazione di cui all'allegato VII;
 - b) indicatori di prestazione che consentano di monitorare i progressi compiuti nelle questioni relative alle prestazioni, nonché la metodologia e i requisiti in materia di dati per calcolare tali indicatori;
 - c) criteri e procedure per la definizione degli obiettivi di prestazione a livello dei gestori dell'infrastruttura;
 - d) procedure per monitorare e valutare gli elementi di cui alle lettere da a) a c), nonché l'attuazione di misure correttive e il conseguimento degli obiettivi di prestazione.
3. Sulla base del paragrafo 2, lettera d), l'ENIM riesamina periodicamente il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni e [...] la sua attuazione **da parte dei gestori dell'infrastruttura e, se del caso, aggiorna** detto quadro. **Nell'aggiornare il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni, l'ENIM presenta un progetto all'ENRRB per raccomandazione.**

[...]

5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate sugli elementi di cui al paragrafo 2, lettere da b) a d), secondo la procedura **d'esame** di cui all'articolo 72, paragrafo **3. Nel preparare i progetti di atto di esecuzione** la Commissione tiene conto del lavoro svolto dall'ENIM conformemente al paragrafo 3 **nonché della sezione autonoma della relazione europea sulla** valutazione delle prestazioni **di cui all'articolo 51, paragrafo 2.**

Articolo 51

Relazione europea sulla valutazione delle prestazioni

1. Fatti salvi l'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE e **gli atti di esecuzione adottati su tale base**, l'ENIM elabora e pubblica entro il [**30** mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] una relazione europea sulla valutazione delle prestazioni sulla base del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50 del presente regolamento. **L'ENIM elabora** e pubblica **un aggiornamento della relazione** ogni anno.
2. **L'ENRRB** prepara una sezione autonoma della relazione fornendo la propria valutazione delle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario, raccomandazioni sulle questioni relative alle prestazioni da affrontare in via prioritaria e raccomandazioni sulle misure volte a migliorare le prestazioni. **L'ENIM include tale sezione nella relazione di cui al paragrafo 1.**
3. La relazione **europea** sulla valutazione delle prestazioni riguarda quanto meno le linee incluse nei corridoi di trasporto europei e include le informazioni **di cui** [all'articolo **54**, paragrafo 3, lettera g)] **del [nuovo regolamento TEN-T]**. Le informazioni presentate sono sufficientemente dettagliate in termini di ambito di applicazione geografico e **coprono** un periodo di tempo sufficientemente lungo da consentire interpretazioni indicative.

4. La relazione **europea** sulla valutazione delle prestazioni comprende una sezione dedicata alle prestazioni del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 53 e al meccanismo di consultazione di cui all'articolo 54 del presente regolamento.

[...]

[...]

CAPO V

RETE EUROPEA PER IL COORDINAMENTO

Articolo 53

Coordinamento tra gestori dell'infrastruttura

1. Quando si fa riferimento al presente articolo, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro e con altri soggetti interessati pertinenti **perlomeno** in relazione alle responsabilità e ai compiti loro affidati a norma del presente regolamento.

[...] **2.** In particolare i gestori dell'infrastruttura:

- a) istituiscono strutture organizzative, procedure e strumenti, a seconda dei casi, compresi gli strumenti digitali di cui all'articolo 62;
- b) si coordinano al livello geografico più appropriato, **compreso al livello dei corridoi di trasporto europei**, coinvolgendo i soggetti che si trovano nella posizione migliore per ottenere risultati efficaci ed efficienti, in linea con il principio di sussidiarietà;
- c) cooperano con altri gestori dell'infrastruttura attraverso i punti focali designati di cui all'articolo 60;
- d) coinvolgono l'ENIM o il coordinatore della rete, a seconda dei casi, nelle questioni di rilevanza per l'Unione [...];
- e) nominano un soggetto capofila, ogniqualvolta le attività di coordinamento coinvolgono più soggetti, incaricato di riferire all'ENIM e responsabile dell'organizzazione delle attività di consultazione [...];

- f) deferiscono all'ENIM i casi in cui non è possibile conseguire esiti concordati;
- g) valutano le prestazioni delle attività di coordinamento in conformità del capo IV.

Il coordinamento tra gestori dell'infrastruttura può essere attuato a più di un livello, in particolare per le questioni in cui è richiesto un coordinamento tanto a livello di Unione quanto in un ambito geografico più specifico.

Qualora l'ENIM o il coordinatore della rete siano coinvolti nel coordinamento tra gestori dell'infrastruttura, garantiscono che gli aspetti transfrontalieri siano tenuti in debita considerazione.

[...]

Articolo 53 bis

Coordinamento tra Stati membri

- 1. Quando si fa riferimento al presente articolo o al fine di promuovere il traffico transfrontaliero affrontando questioni relative alla capacità, gli Stati membri si coordinano tra loro. In particolare, definiscono, ove necessario, le procedure e i tempi del loro coordinamento.**

2. Ai fini del paragrafo 1, gli Stati membri provvedono in particolare a:

- a) coordinarsi al livello geografico più appropriato e, per quanto possibile, nel contesto dei consessi esistenti, per conseguire risultati efficaci ed efficienti, in linea con il principio di sussidiarietà, in particolare a livello dei corridoi di trasporto europei;**
- b) coinvolgere i coordinatori europei, se del caso, e in particolare quando compiono progressi sulle priorità operative di cui all'articolo 19 del [nuovo regolamento TEN-T];c) invitare la Commissione europea per le questioni in cui è necessario un coordinamento a livello dell'Unione o se altrimenti pertinente.**

Articolo 54

Meccanismo di consultazione per le questioni europee e transfrontaliere

0. I gestori dell'infrastruttura garantiscono una consultazione adeguata e regolare delle parti interessate riguardo a questioni europee e transfrontaliere. A tal fine, tengono conto degli orientamenti elaborati dall'ENIM di cui al paragrafo 1.

1. L'ENIM elabora, adotta e attua orientamenti al fine di garantire una consultazione adeguata e regolare delle parti interessate riguardo a questioni europee e transfrontaliere e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, nel quadro europeo per il coordinamento [...] della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44 e nel quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50. **Tali orientamenti sono sviluppati e attuati** con il sostegno del coordinatore della rete e con la partecipazione dei punti focali designati dai gestori dell'infrastruttura **ai sensi dell'**articolo 60.

2. Se adotta un parere o una raccomandazione che potrebbe incidere **in modo sostanziale sui** richiedenti, su altri soggetti operativi interessati e su parti interessate, l'ENIM pubblica un progetto per la consultazione delle parti interessate. Alle parti interessate **sono concesse almeno due settimane** per fornire un riscontro sul progetto di **parere o di raccomandazione**. Le autorità degli Stati membri sono coinvolte laddove necessario.

3. **Nel preparare gli orientamenti di cui al paragrafo 1 e nell'adottare il parere definitivo o la raccomandazione definitiva di cui al paragrafo 2**, l'ENIM tiene conto del riscontro fornito dalle parti interessate. Se l'ENIM non tiene conto di elementi significativi del riscontro fornito, ne indica i motivi.

Articolo 55

Organizzazione della rete europea dei gestori dell'infrastruttura

1. Ai fini del presente regolamento, la rete europea dei gestori dell'infrastruttura **(ENIM)** di cui all'articolo 7 septies della direttiva 2012/34/UE è organizzata conformemente al presente articolo.
2. Tutti i gestori dell'infrastruttura [...] responsabili delle linee facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T [...] sono membri dell'ENIM. Essi nominano un rappresentante e un supplente.
3. **I gestori dell'infrastruttura che non sono responsabili delle linee di cui al paragrafo 2 e non sono pertanto membri dell'ENIM**, possono [...] partecipare alle deliberazioni dell'ENIM **senza diritto di voto. Possono presentare dichiarazioni da sottoporre all'esame dell'ENIM.**

3 bis. I gestori dell'infrastruttura responsabili delle linee che fanno parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T degli Stati che sono membri dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) e delle parti dell'Europa sudorientale del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, firmato dall'Unione a norma della decisione (UE) 2017/1937 del Consiglio, hanno il diritto di diventare membri, senza diritto di voto, dell'ENIM a condizione che tali Stati o parti applichino il presente regolamento in virtù di un accordo internazionale concluso con l'Unione e alle condizioni stabilite da tale accordo.

L'ENIM conclude accordi di lavoro che definiscono i dettagli della partecipazione dei gestori dell'infrastruttura in questione.

3 ter. Fatto salvo il paragrafo 3 bis, l'ENIM può, su base ad hoc, invitare i gestori dell'infrastruttura di paesi terzi a partecipare alle sue riunioni in qualità di osservatori, senza diritto di voto.

3 quater. I membri dell'ENIM forniscono all'ENIM le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti.

4. Previa consultazione [...] della Commissione, l'ENIM adotta e pubblica il proprio regolamento interno. Detta rete organizza le proprie attività conformemente a tale regolamento interno.
5. L'ENIM adotta le sue decisioni a maggioranza **dei due terzi dei suoi membri**, salvo se diversamente previsto dal regolamento interno. Tutti i membri appartenenti a uno Stato membro dispongono congiuntamente di un voto. In assenza di un **rappresentante del** membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.
6. L'ENIM si riunisce con cadenza regolare. Elege un presidente tra i suoi membri **in conformità della procedura di voto di cui al paragrafo 5.**
7. La Commissione è membro senza diritto di voto in seno all'ENIM. Sostiene il lavoro della rete e [...] agevola il coordinamento **fra i membri dell'ENIM.**
8. L'ENIM definisce il proprio programma di lavoro. Tale programma di lavoro copre quanto meno un periodo di due anni **e al massimo cinque anni.** L'ENIM consulta i richiedenti e gli altri soggetti operativi interessati **seguendo gli orientamenti** di cui all'articolo 54 in merito al progetto di programma di lavoro, **nonché** la Commissione, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, l'impresa comune "Ferrovie europee" e, se del caso, altri soggetti interessati.

Responsabilità dell'ENIM

1. Oltre ai compiti di cui all'articolo 7 septies della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM è responsabile di tutti i compiti ad essa assegnati dal presente regolamento. **Tali compiti non possono essere delegati.** In particolare, essa:

- a) adotta il quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6;
- b) adotta il quadro europeo per il coordinamento della gestione **transfrontaliera** del traffico, **della gestione delle perturbazioni e della gestione** delle crisi di cui all'articolo 44;
- c) adotta il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50;
- c bis) adotta una struttura comune per il prospetto informativo della rete e un calendario comune per la consultazione di cui all'articolo 61;**
- d) adotta pareri e raccomandazioni destinati ai gestori dell'infrastruttura conformemente alle disposizioni del presente regolamento e di propria iniziativa;
- [...]f) **organizza, con il contributo del coordinatore della rete,** il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura conformemente all'articolo 53.

[...] **L'ENIM non ha poteri di definizione delle politiche né di regolamentazione.**

1 bis. L'ENIM istituisce gruppi di lavoro per garantire il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e gli altri soggetti operativi interessati, compresi le imprese ferroviarie, gli operatori degli impianti di servizio e gli operatori del trasporto intermodale, e la consultazione di tali soggetti operativi. I membri dei gruppi di lavoro possono formulare un parere su qualsiasi proposta dell'ENIM che abbia conseguenze sui soggetti operativi interessati. Essi possono altresì emettere pareri di propria iniziativa destinati all'ENIM.

Articolo 57

Trasparenza

1. L'ENIM garantisce che la sua composizione, **il suo funzionamento** e tutte le informazioni pertinenti alle sue attività siano resi pubblici sul proprio sito web. Essa include i dati di contatto dei gruppi di coordinamento dedicati, istituiti dai gestori dell'infrastruttura, e i riferimenti agli strumenti e alle procedure di coordinamento a norma dell'articolo 53.
2. L'ENIM invita [...] i coordinatori europei e, se del caso, i rappresentanti degli Stati membri, alle sue riunioni al fine di discutere questioni relative allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e di garantire la cooperazione con i coordinatori europei, come indicato nel [nuovo regolamento TEN-T].

Articolo 58

Coordinatore della rete

1. **L'ENIM nomina** entro [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] un organo imparziale e competente per svolgere le funzioni di cui all'articolo 59. Tale soggetto è designato come coordinatore della rete. **I membri dell'ENIM forniscono al coordinatore della rete le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti.** Prima della nomina del coordinatore della rete, **i membri dell'ENIM consultano la** Commissione per quanto concerne il soggetto designato e gli aspetti seguenti:
 - a) i termini e le condizioni per la nomina del coordinatore della rete;

- b) le condizioni per la revoca della nomina **e per la nomina di un nuovo coordinatore della rete;**
- c) la procedura per monitorare regolarmente il lavoro di detto coordinatore e per valutare se ha svolto i suoi compiti in modo efficace;
- d) eventuali obblighi e compiti operativi del coordinatore della rete.

Gli aspetti di cui alle lettere da a) a c) del presente paragrafo sono disciplinati dal regolamento interno dell'ENIM adottato a norma dell'articolo 55. Gli obblighi e i compiti operativi del coordinatore della rete di cui alla lettera d) del presente paragrafo sono specificati nell'atto con cui l'ENIM nomina il coordinatore della rete.

- 2. Il coordinatore della rete svolge i suoi compiti in modo imparziale, **trasparente** ed efficace sotto il profilo dei costi [...]. A tal fine, trasmette all'ENIM il suo programma di lavoro annuale per quanto concerne i compiti di cui al presente regolamento nonché una relazione annuale sull'attuazione del programma di lavoro. **L'ENIM approva il programma di lavoro annuale e la relazione annuale prima della loro adozione.**

Articolo 59

Compiti e responsabilità del coordinatore della rete

Il coordinatore della rete svolge i compiti seguenti a sostegno dell'ENIM:

- a) funge da segretariato e prepara le riunioni, i documenti, le decisioni e i pareri dell'ENIM, **e in particolare** contribuisce alla preparazione del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, del quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44 e del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50;
- c) contribuisce al coordinamento operativo tra i gestori dell'infrastruttura conformemente all'articolo 53;
- d) individua le norme, le procedure e gli strumenti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che, adottati a livello nazionale o di gestore dell'infrastruttura,

creano ostacoli per i servizi ferroviari multirete, quali stabiliti nel presente regolamento, **e propone all'ENIM metodi per facilitare i servizi ferroviari transfrontalieri;**

d bis) contribuisce al coordinamento tra gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda la pianificazione strategica della capacità a norma dell'articolo 14 elaborando modelli di orario specifici che agevolino tracce ferroviarie multirete a lunga percorrenza competitive;

e) funge da punto di contatto per conto dei gestori dell'infrastruttura per **fornire informazioni**, in particolare per quanto concerne [...] incidenti ferroviari e restrizioni temporanee di capacità;

f) funge da primo punto di contatto [...], fornendo contatti agli attori pertinenti con i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati.

[...]

Articolo 60

Punti focali per il coordinamento dei gestori dell'infrastruttura

1. Al fine di garantire il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 53, i gestori dell'infrastruttura designano punti focali. Il punto focale funge da interfaccia centrale tra l'organizzazione del gestore dell'infrastruttura e gli altri soggetti coinvolti nelle attività di coordinamento.

1 bis. Per ciascun corridoio di trasporto europeo, i gestori dell'infrastruttura che gestiscono parte dell'infrastruttura di tale corridoio di trasporto europeo possono designare un punto focale unico che funga da interfaccia centrale tra detti gestori e gli altri soggetti coinvolti nelle attività di coordinamento, conformemente all'articolo 53, paragrafo 2, lettera a).

1 ter. Il punto focale unico designato di cui al paragrafo 1 bis funge da punto di contatto per i richiedenti e altri soggetti operativi interessati per l'avvio o la modifica di servizi di trasporto ferroviario transfrontaliero o per l'organizzazione del sostegno ad attività ad hoc, in particolare per far fronte alle situazioni di crisi di cui all'articolo 47.

1 quater. Il punto focale unico designato di cui al paragrafo 1 bis monitora l'assegnazione delle richieste di capacità multirete sulle linee ferroviarie che fanno parte dei corridoi di trasporto europei fino al termine dell'orario di servizio annuale.

2. I gestori dell'infrastruttura informano senza indugio l'ENIM in merito a qualsiasi modifica dei punti focali da includere nelle pubblicazioni di cui all'articolo 57, paragrafo 1 [...].

Articolo 61

Struttura, contenuto e schema comuni dei prospetti informativi delle reti

1. L'ENIM elabora e adotta una struttura comune per il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, che tiene conto delle informazioni di cui all'allegato IV di tale direttiva e all'allegato IV del presente regolamento, nonché uno schema comune per la consultazione delle parti interessate in merito al progetto di prospetto informativo della rete. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tale struttura e tale schema.
2. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, il gestore dell'infrastruttura tiene nella massima considerazione il quadro europeo per la gestione della capacità **di cui all'articolo 6 del presente regolamento**, il quadro europeo per il coordinamento [...] della gestione **transfrontaliera** del traffico, delle perturbazioni e delle crisi **di cui all'articolo 44 del presente regolamento**, e il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui **all'articolo 50** del presente regolamento.
3. **I gestori dell'infrastruttura spiegano** nel prospetto informativo della rete **le ragioni dello scostamento dalla struttura e dallo schema di cui al paragrafo 1 e dai quadri europei di cui al paragrafo 2** e **informano** l'organismo di regolamentazione competente e l'ENIM **di tali ragioni**.

Digitalizzazione della gestione della capacità e del traffico

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché i processi di gestione della capacità e del traffico che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento siano attuati mediante strumenti digitali e servizi digitali.

Gli strumenti di gestione della capacità sono conformi alle prescrizioni relative al processo di pianificazione e assegnazione della capacità di cui al capo II del presente regolamento e alle prescrizioni definite nella direttiva (UE) 2016/797 e negli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base. I gestori dell'infrastruttura possono continuare a utilizzare gli strumenti di gestione della capacità esistenti prima della data di applicazione di cui all'articolo 77, paragrafo 2, lettera d), a condizione che tali strumenti consentano ai gestori dell'infrastruttura di conformarsi alle suddette prescrizioni.

2. Gli strumenti digitali utilizzati e i servizi digitali forniti:
 - a) **assicurano efficaci** prestazioni e [...] qualità, compresa la piena interoperabilità, dei servizi che i gestori dell'infrastruttura **forniscono** ai richiedenti;
 - b) **assicurano** la trasparenza della gestione della capacità ferroviaria e della gestione del traffico in tutte le loro fasi, **anche tramite soluzioni in tempo reale attuate gradualmente**;
 - c) riducono l'onere amministrativo per i richiedenti richiedendo ogni informazione una sola volta e fornendo informazioni o dati in un unico luogo, anche per quanto concerne i servizi transfrontalieri;
 - d) **assicurano l'allineamento dei dati al registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797;**

[...]

4. I gestori dell'infrastruttura contribuiscono al lavoro dell'impresa comune "Ferrovie europee" in merito a questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. A tal fine, l'ENIM e i gestori dell'infrastruttura **assicurano** un'adeguata rappresentanza in seno al gruppo direttivo del pilastro Sistema e al gruppo di diffusione di cui rispettivamente agli articoli 96 e 97 del regolamento (UE) 2021/2085.
5. I gestori dell'infrastruttura, [...] i richiedenti e, se del caso, gli operatori degli impianti di servizio [...] si scambiano informazioni digitali relative alla gestione della capacità e del traffico mediante strumenti digitali e servizi digitali basati su un'architettura armonizzata e che comportano interfacce standardizzate o sistemi comuni conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche [...] adottate su tale base.

Nel caso di servizi ferroviari multirete **o di servizi transfrontalieri**, i gestori dell'infrastruttura forniscono servizi digitali e informazioni digitali attraverso un'interfaccia unica o sistemi comuni sviluppati e diffusi con il coordinamento dell'ENIM, **in particolare al fine di gestire l'assegnazione della capacità**.

5 bis. Entro [6 mesi dalla data di applicazione di cui all'articolo 77, paragrafo 2, lettera d)], l'ENIM fornisce orientamenti sui requisiti funzionali e tecnici per lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 5 tra gestori dell'infrastruttura, richiedenti e, se del caso, operatori degli impianti di servizio, tenendo conto del lavoro dell'impresa comune "Ferrovie europee".

[...]

CAPO VI

VIGILANZA REGOLAMENTARE DELLA GESTIONE DELLA CAPACITÀ E DEL TRAFFICO

SEZIONE 1

Organismi di regolamentazione

Articolo 63

Responsabilità degli organismi di regolamentazione

1. **Gli Stati membri provvedono affinché le** funzioni e i poteri di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE **siano** esercitati anche nelle materie disciplinate dal presente regolamento. In particolare, l'organismo di regolamentazione monitora le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui ai capi da II a V **del presente regolamento** e verifica il rispetto del presente regolamento di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti.
2. Un [...] richiedente, [...] un'autorità nazionale, regionale o locale responsabile dei servizi di **trasporto ferroviario** ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione **secondo la procedura di cui all'**articolo 56 della direttiva 2012/34/UE se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazione o di qualsiasi altro pregiudizio imputabile al gestore dell'infrastruttura durante lo svolgimento da parte di quest'ultimo delle attività di cui ai capi II, III, IV e V del presente regolamento [...].

SEZIONE 2

Rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario

Articolo 64

Cooperazione degli organismi di regolamentazione in seno alla rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario (ENRRB)

1. Ai fini dell'adempimento delle loro responsabilità a norma del presente regolamento, gli organismi di regolamentazione cooperano nel quadro dell'ENRRB **istituita a norma dell'**articolo 57, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, anche attraverso consultazioni e indagini congiunte, adottando pareri o raccomandazioni o mediante altre attività pertinenti. Gli organismi di regolamentazione forniscono tutte le informazioni richieste all'ENRRB **conformemente al paragrafo 6.**

Quando agisce nell'ambito di applicazione del presente regolamento, l'ENRRB è investita di compiti e responsabilità e organizza il proprio lavoro come stabilito nella **presente** sezione [...].

2. Nel caso di un reclamo o di un'indagine di propria iniziativa in merito a una questione che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che incide sull'accesso alle reti ferroviarie o sull'uso delle stesse in più di uno Stato membro, l'organismo di regolamentazione interessato informa l'ENRRB e la Commissione del reclamo o dell'indagine.
3. Un organismo di regolamentazione può trasmettere qualsiasi questione, reclamo o indagine pertinente all'ENRRB per uno scambio di opinioni o per l'adozione di un parere o di una raccomandazione.
4. Quando adottano decisioni in merito a questioni **che hanno un impatto sui servizi ferroviari transfrontalieri**, gli organismi di regolazione interessati cooperano nel predisporre le rispettive decisioni, con il coordinamento dell'ENRRB, al fine di pervenire a

una risoluzione della questione. A tal fine, gli organismi di regolazione interessati svolgono le loro funzioni conformemente al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE. Essi tengono conto di tutti i pareri e di tutte le raccomandazioni pertinenti adottati dall'ENRRB e trasmettono tali decisioni all'ENRRB.

4 bis. Qualora la cooperazione di cui al paragrafo 4 dia luogo a decisioni divergenti degli organismi di regolamentazione interessati, questi ultimi forniscono all'ENRRB una spiegazione che illustra le differenze.

5. Se un organismo di regolamentazione adotta una decisione che si discosta da qualsiasi parere o raccomandazione pertinente dell'ENRRB o se rifiuta di adottare una decisione, fornisce a detta rete una spiegazione che illustri le differenze e le motivazioni in base alle quali non ha seguito i pareri o le raccomandazioni dell'ENRRB.
6. Gli organismi di regolamentazione consultati dall'ENRRB rispondono entro i termini stabiliti da quest'ultima e, su richiesta della stessa, forniscono tutte le informazioni che hanno il diritto di richiedere ai sensi del loro diritto nazionale. Tali informazioni possono essere usate soltanto ai fini delle attività svolte da tali organismi di regolamentazione conformemente al presente regolamento.
7. I gestori dell'infrastruttura forniscono senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al presente articolo e richieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui si trova il gestore dell'infrastruttura. Gli organismi di regolamentazione hanno il diritto di chiedere informazioni all'ENIM sulle indagini di loro competenza. Gli organismi di regolamentazione sono autorizzati a trasferire tali informazioni all'ENRRB.
8. Gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario forniscono le risorse necessarie per il funzionamento dell'ENRRB.

Articolo 64 bis

Organizzazione e struttura della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario (ENRRB)

Ai fini del presente regolamento l'ENRRB è costituita da:

a) un comitato degli organismi di regolamentazione (il "comitato");

b) un segretariato.

Gli organismi di regolamentazione garantiscono il funzionamento del segretariato.

[...]/Articolo 65

Compiti e responsabilità dell'ENRRB

1. Oltre ai compiti di cui alla direttiva 2012/34/UE, l'ENRRB è investita altresì dei compiti e delle responsabilità di cui al presente regolamento. **L'ENRRB rende pubblici i pareri e le raccomandazioni che ha adottato. L'ENRRB non ha poteri di definizione delle politiche né di regolamentazione.**

2. L'ENRRB, **se del caso,** coordina tutte le attività di cooperazione degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario di cui all'articolo 64 e promuove l'allineamento delle decisioni degli organismi di regolamentazione in relazione ai servizi ferroviari **transfrontalieri.**

[...]

4. **I richiedenti possono informare l'ENRRB** in merito a questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento **e che possono incidere** sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria o sul suo utilizzo in più di uno Stato membro. Qualora riceva **informazioni** di questo tipo, l'ENRRB **le** trasferisce senza indugio all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti.

L'ENRRB può decidere di adottare un parere o una raccomandazione su tali questioni. In tali casi, l'ENRRB informa immediatamente gli organismi di regolamentazione [...] interessati in merito **a tale** sua intenzione [...].

[...] L'ENRRB presenta il suo parere o la sua raccomandazione agli organismi di regolamentazione [...] interessati entro **quattro settimane** dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti relative **alla questione**. L'ENRRB può prorogare tale termine per questioni particolarmente complesse.

6. L'ENRRB elabora principi e pratiche comuni per l'adozione, **da parte degli organismi di regolamentazione**, delle decisioni che **tali** organismi [...] hanno il potere di adottare ai sensi del presente regolamento.

7. L'ENRRB fornisce raccomandazioni relative al quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, del quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44 e del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50, prima della loro adozione da parte dell'ENIM; L'ENRRB prepara una sezione autonoma della relazione europea sulla valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 51, fornendo la propria valutazione sulle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario e raccomandazioni in merito. Fornisce consulenza alla Commissione e ai coordinatori europei in merito a questioni relative alle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario.

9. L'ENRRB fornisce alla Commissione pareri o raccomandazioni in merito a eventuali carenze del processo di coordinamento di cui all'articolo 14 e, su richiesta della Commissione, sulle misure di emergenza adottate dagli Stati membri che hanno un impatto significativo sul traffico transfrontaliero di cui all'articolo 47, paragrafo 5.

10. L'ENRRB presenta all'ENIM un parere o una raccomandazione in merito agli orientamenti elaborati dall'ENIM sulla definizione delle condizioni che danno luogo a sanzioni, di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

[.../Articolo 67

Composizione e organizzazione del comitato [...]

1. **Sono membri del comitato gli** organismi di regolamentazione **di** ciascuno Stato membro che dispone di una rete ferroviaria in uso [...]. **Essi nominano un rappresentante e un supplente presso il comitato.**

_____ I [...] **rappresentanti** sono il capo o il vicecapo dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE. [...] Il supplente è nominato [...] tra i membri della governance o della direzione dell'organismo di regolamentazione o, laddove ciò non sia possibile, tra il suo personale.

3. I membri del comitato [...] agiscono in piena indipendenza e obiettività nell'interesse dell'Unione, senza tener conto di particolari interessi nazionali o personali. Non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo, istituzione, persona o organismo.

4. Il segretariato dell'ENRRB rende pubblico un elenco aggiornato dei **rappresentanti dei** membri del comitato e dei loro supplenti, unitamente alle loro dichiarazioni di interessi.
5. **Previa consultazione della Commissione, il comitato adotta e pubblica il proprio regolamento interno. Il regolamento interno può stabilire modalità di voto più dettagliate, in particolare la procedura di voto in merito a questioni urgenti.**
6. **Il comitato decide a maggioranza dei due terzi dei suoi membri, salvo se diversamente previsto dal regolamento interno. Ciascun membro dispone di un voto. In assenza di un rappresentante del membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.[...]7. La Commissione è membro senza diritto di voto in seno al comitato. Coordina e sostiene il lavoro del comitato, cui presenta, se del caso, raccomandazioni.**
8. **Il segretariato fornisce i servizi necessari per l'organizzazione delle riunioni e dei lavori del comitato.**
9. **Conformemente al proprio regolamento interno, il comitato può decidere di istituire gruppi di lavoro per organizzare i lavori dell'ENRRB su temi specifici connessi all'attuazione del presente regolamento, in particolare in merito a questioni relative alle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria.**

I gruppi di lavoro sono aperti alla partecipazione di esperti degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario e della Commissione. Gli esperti dei soggetti operativi interessati e di altri organismi pubblici o privati possono essere invitati a partecipare a tali gruppi di lavoro su base ad hoc.

Articolo 68

Ruolo e compiti del comitato

1. Il comitato svolge tutti i compiti dell'ENRRB di cui al presente regolamento.
2. In particolare, il comitato:

- a) adotta, **conformemente alle norme procedurali di cui all'articolo 67**, pareri o raccomandazioni **dell'ENRRB** in merito ai reclami o alle indagini **trasmessi** da uno o più organismi di regolamentazione **conformemente** all'articolo **64, paragrafo 3**;
- b) elabora e adotta una relazione annuale sulle attività dell'ENRRB;
- c) istituisce gruppi di lavoro e ne nomina i presidenti.

[...]

[...]

CAPO VII DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 71

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 9, all'articolo 38, paragrafo 3, all'articolo 39, paragrafo 9, [...] e all'articolo 48, paragrafo 3, [...] è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [1° gennaio **2029**]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. **La delega di poteri di cui all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11 paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 9, all'articolo 38, paragrafo 3, all'articolo 39, paragrafo 9, e all'articolo 48, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.**

- 4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.**
- 5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.**
- 6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 21, paragrafo 9, dell'articolo 38, paragrafo 3, dell'articolo 39, paragrafo 9, e dell'articolo 48, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.**

Articolo 72

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 62 della direttiva 2012/34/UE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
- 3.** Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo **5** del regolamento (UE) n. 182/2011.

[...] Qualora **il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e** si applica l'articolo 5, **paragrafo 4, terzo comma,** del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 73

Relazione e riesame

Entro il [10 anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione valuta l'impatto del presente regolamento sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione.

La relazione valuta in particolare:

- a) l'impatto del presente regolamento sulle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria;
- b) l'impatto del presente regolamento sullo sviluppo dei servizi **di trasporto** ferroviario, in particolare i servizi internazionali, i servizi a lunga distanza e i servizi di trasporto merci;

b bis) l'impatto finanziario e amministrativo del presente regolamento sui gestori dell'infrastruttura e sugli altri soggetti operativi interessati, sugli organismi di regolamentazione e sulle autorità degli Stati membri;

- c) Il lavoro **dell'ENIM**, del coordinatore della rete **e dell'ENRRB**, in generale e in relazione allo sviluppo, all'adozione e all'attuazione di criteri, metodologie e procedure comuni;
- d) **l'efficacia dei** meccanismi di coordinamento **nell'ambito del quadro** europeo **per la gestione della capacità** di cui **all'articolo 6, del quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44 [...]** **e del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50**;
- [...]**e) il funzionamento dei criteri socioeconomici, operativi e ambientali e la necessità di presentare, se del caso, una proposta di eventuali modifiche degli articoli 25 e 37.**

Articolo 74

Modifiche della direttiva 2012/34/UE

1. La direttiva 2012/34/UE è così modificata:
- a) all'articolo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- "c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al capo IV.";
- b) all'articolo 2, il paragrafo 6 è soppresso;
- c) **all'articolo 3**, i punti 20), 22), 23), 27) e 28) sono soppressi;
- d) l'articolo 7 ter è soppresso;
- d bis)l'articolo 27, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:**

"2. Il prospetto informativo della rete contiene informazioni che definiscono le condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo della rete contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV.";

- e) l'articolo 36 è soppresso;
 - f) gli articoli da 38 a 54 sono soppressi;
 - g) nell'allegato IV, i punti 1 e 3 sono soppressi;
 - h) l'allegato VII è soppresso.
2. I riferimenti alle disposizioni soppresse della direttiva 2012/34/UE si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X, sezione 1.

Articolo 75

Disposizioni transitorie

1. Gli accordi quadro conclusi a norma dell'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza.
2. L'articolo 3, punti 20), 22), 23), 27) e 28), gli articoli 7 ter, 36 e da 38 a 54, l'allegato IV, punto 3, e l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE non si applicano alle attività e ai compiti svolti in relazione agli orari di servizio che entrano in vigore **a decorrere dal [13 dicembre 2031]**.
- 3. Entro [2 anni dalla data di cui all'articolo 77, paragrafo 2, primo comma], la Commissione presenta al Consiglio e al Parlamento europeo una relazione sul monitoraggio delle disposizioni transitorie di cui all'articolo 75.**

Articolo 76

Abrogazione

1. Il regolamento (UE) n. 913/2010 è abrogato con effetto a decorrere **dall'[8 dicembre 2029]**.
2. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X, sezione 2.

Articolo 77

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal [1° gennaio **2029**]. Tuttavia:
 - a) gli articoli 1, 2 e 3, il capo II, ad eccezione dell'articolo 9, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 27, paragrafo 4, e il capo III, ad eccezione dell'articolo 48, del presente regolamento si applicano esclusivamente alle attività e ai compiti svolti in relazione agli orari di servizio che entrano in vigore **a decorrere dal [13 dicembre 2031]**;
 - b) l'articolo 9, paragrafi 1 e 2, si applica a decorrere dal [1° gennaio **2030**];
 - [...]d) gli articoli **27, paragrafo 4, 28, paragrafo 0**, 48 e 62 si applicano a decorrere dal **[31 dicembre 2029]**;
 - e) l'articolo 74 si applica a decorrere dal **[13 dicembre 2031]**.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a [...], il ...

Per il Parlamento europeo
Il presidente / La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

[...]

ALLEGATO I

RISULTATI E SCHEMA PER LA GESTIONE DELLA CAPACITÀ

DI CUI AGLI ARTICOLI 11, 16, 18 E 38

1. **RISULTATI CHE I GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA DEVONO PREPARARE NEL CONTESTO DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELLA CAPACITÀ DI CUI AGLI ARTICOLI 11, 16, 17 E 18**

Risultato	Contenuti
Strategia relativa alla capacità (Articolo 16)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Ambito geografico della strategia relativa alla capacità: linee incluse nella pianificazione strategica della capacità a norma dell'articolo 12, paragrafo 6;</u>– Sviluppo pianificato dell'infrastruttura fisica, comprese nuove costruzioni, potenziamenti, rinnovi e chiusure/dismissioni, <u>specificando le caratteristiche di tale infrastruttura;</u>– evoluzione prevista della domanda di servizi di trasporto ferroviario;– orientamenti strategici sull'utilizzo della capacità da parte degli Stati membri, <u>qualora gli Stati membri abbiano fornito tali orientamenti;</u>– capacità assegnata nel contesto di accordi quadro e capacità <u>che potrebbe essere</u> necessaria per fornire servizi di trasporto nel contesto di contratti di servizio pubblico;– <u>informazioni sulla disponibilità e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, compresa l'infrastruttura dichiarata altamente utilizzata o saturata;</u>– <u>lavori pianificati sull'infrastruttura che comportano restrizioni di capacità con impatto rilevante.</u>
Modello di capacità (Articolo 17)	<ul style="list-style-type: none">– Tutte le informazioni incluse nella strategia relativa alla capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate;– [...] volume <u>totale</u> di capacità, <u>capacità multirete compresa,</u> a disposizione dei richiedenti <u>per sezione di rete, incluso il volume di capacità a disposizione</u> per segmento di mercato del trasporto ferroviario <u>per differenti segmenti dei servizi di trasporto ferroviario</u> e/o per processo di assegnazione;

	<ul style="list-style-type: none"> - volume della capacità <u>riservata per restrizioni di capacità derivanti da</u> lavori sull'infrastruttura in base all'impatto <u>stimato sul volume di traffico di cui all'allegato I, sezione 3;</u> - dettaglio a livello geografico: ripartizione in apposite sezioni di pianificazione che rispecchiano le caratteristiche dell'infrastruttura e della domanda; - ambito di applicazione <i>ratione temporis</i>: un periodo di validità dell'orario di servizio; - dettaglio a livello temporale: panoramica almeno annuale (restrizioni di capacità) e uno o più giorni rappresentativi (capacità disponibile per le richieste).
<p>Piano di fornitura di capacità</p> <p>(Articolo 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tutte le informazioni incluse nel modello di capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate; - <u>capacità disponibile per l'assegnazione ai richiedenti per il periodo di validità dell'orario di servizio cui detto piano fa riferimento:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) ove applicabile a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, e conformemente all'articolo 18, paragrafi 4 e 5,</u> capacità preventivamente pianificata disponibile per le richieste, <u>capacità multirete compresa,</u> definita sotto forma di oggetti di capacità <u>conformemente all'articolo 18, paragrafo 5;</u> <u>ii) capacità non preventivamente pianificata dal gestore dell'infrastruttura;</u> <u>iii) capacità disponibile negli impianti di servizio di cui all'articolo 29, paragrafo 1.</u> - capacità <u>non disponibile per l'assegnazione ai richiedenti:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) restrizioni di capacità, definite sotto forma di oggetti di capacità, comprese le restrizioni di capacità di cui alla sezione 3, punto 1, del presente allegato;</u> <u>ii) capacità già assegnata mediante accordi quadro a norma dell'articolo 31 o attraverso la procedura di pianificazione continua pluriennale a norma dell'articolo 33;</u> <u>iii) capacità riservata a fini diversi da quelli di</u>

	<p><u>cui ai punti i) e ii), che sono indicati in maniera chiara dal gestore dell'infrastruttura.</u></p> <p><u>iv) altra capacità già assegnata, in sede di aggiornamento del piano di fornitura di capacità durante l'orario di servizio cui detto piano fa riferimento;</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – capacità alternativa disponibile durante le restrizioni di capacità; – capacità alternativa disponibile in caso di perturbazioni della rete. – <u>Restrizioni applicabili all'uso dell'infrastruttura specializzata di cui all'articolo 24.</u>
--	--

2. SCHEMA PER LA GESTIONE STRATEGICA DELLA CAPACITÀ DI CUI AGLI ARTICOLI 11, 16, 17 E 18

1. Nel quadro della preparazione dei risultati della pianificazione strategica della capacità per un determinato periodo di validità dell'orario di servizio, i gestori dell'infrastruttura rispettano lo schema di cui alla presente sezione.

I gestori dell'infrastruttura possono definire termini più brevi. Tali termini **più brevi** sono **coordinati dall'ENIM** e inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

La consultazione dei soggetti interessati **in merito alle questioni europee e transfrontaliere** si svolge conformemente all'articolo 54 e coinvolge **tutti** i soggetti operativi interessati [...]. I gestori dell'infrastruttura coordinano costantemente i risultati **nel quadro del processo** di coordinamento **previsto all'**articolo 53.

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
Strategia relativa alla capacità (articolo 16)	Avvio della fase della strategia relativa alla capacità	X-60
	Prima consultazione dei soggetti operativi interessati	X-58
	Pubblicazione del progetto di strategia	X-39[...]
	Seconda consultazione dei soggetti operativi interessati in merito al progetto di strategia	X-38
	Pubblicazione della strategia relativa alla capacità definitiva a seguito del	X-36

	coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	
Modello di capacità (Articolo 17)	Avvio della preparazione	X-36
	<u>Comunicazioni riguardanti le esigenze di capacità trasmesse dai</u> richiedenti e <u>dai potenziali richiedenti e consultazione dei</u> soggetti operativi interessati	X-24
	Pubblicazione del progetto di modello di capacità	X-21
	Coordinamento con i richiedenti e i soggetti operativi interessati	X-19
	Pubblicazione del modello di capacità definitivo a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-18
Piano di fornitura di capacità (Articolo 18)	Avvio della preparazione	X-18
	Consultazione dei richiedenti e dei soggetti operativi interessati	X-14
	Pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui al presente allegato, sezione 3, punto 1	X-12
	Pubblicazione del piano di fornitura di capacità definitivo a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-11
	Pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui al presente allegato, sezione 3, punto 5	X-4
	Ridestinazione della capacità riservata all'assegnazione mediante l'orario di servizio per altri processi di assegnazione	X-2
	Aggiornamento del piano di fornitura di capacità al fine di tener conto di eventuali modifiche della capacità preventivamente pianificata o assegnata	Fino a X+12 senza ritardi
<p>Nota:</p> <p>(1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.</p>		

2. In deroga al punto 1, il seguente schema semplificato e abbreviato si applica al risultato "strategia relativa alla capacità" in relazione ai periodi di validità dell'orario di servizio che iniziano nel dicembre del **2030** e nel dicembre del **2031**:

Strategia relativa alla capacità (articolo 16)	Pubblicazione del progetto di strategia [...]	X-38
	<u>Consultazione dei soggetti operativi interessati in merito al progetto di strategia</u>	<u>X-37</u>
	Pubblicazione della strategia relativa alla capacità definitiva a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-36

3. **SCHEMA E REQUISITI PER IL COORDINAMENTO, LA CONSULTAZIONE E LA PUBBLICAZIONE DELLE RESTRIZIONI DI CAPACITÀ DERIVANTI DA LAVORI SULL'INFRASTRUTTURA DI CUI AGLI ARTICOLI 10 E 35**

- 0. Le restrizioni di capacità sono classificate in funzione della loro durata in numero di giorni consecutivi e del loro impatto sul traffico (volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria che subisce una cancellazione, una deviazione su un percorso alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto) in base alla tabella seguente.**

	<u>Durata</u>	<u>Impatto sul traffico</u>
<u>Impatto rilevante</u>	<u>Più di 30 giorni consecutivi</u>	<u>Superiore al 50 %</u>
<u>Impatto elevato</u>	<u>Più di 7 giorni consecutivi</u>	<u>Superiore al 30 %</u>
<u>Impatto medio</u>	<u>Pari o inferiore a 7 giorni consecutivi</u>	<u>Superiore al 50 %</u>
<u>Impatto modesto</u>	<u>Non specificata</u>	<u>Superiore al 10 %</u>

1. Per quanto riguarda le restrizioni [...] di capacità delle linee ferroviarie per motivi quali lavori all'infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma limite ("restrizioni di capacità"), **aventi un impatto elevato o rilevante**, i gestori dell'infrastruttura interessati pubblicano tutte le restrizioni di capacità e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima, **nella misura in cui sono noti**, dell'inizio del periodo di validità dell'orario di servizio interessato, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima del cambio dell'orario di servizio interessato. [...]

2. Nell'ambito del **loro** coordinamento **reciproco**, i gestori dell'infrastruttura [...] discutono [...] congiuntamente tali restrizioni di capacità, al momento della loro prima pubblicazione, con i richiedenti interessati e i principali operatori degli impianti di servizio interessati.
3. Nel pubblicare per la prima volta le restrizioni di capacità in conformità al punto 1, il gestore dell'infrastruttura avvia una consultazione con i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati in merito alle restrizioni di capacità. Qualora sia necessario un coordinamento in conformità al punto 4 tra la prima e la seconda pubblicazione delle restrizioni di capacità, i **gestori dell'infrastruttura soggetti al presente regolamento** consultano una seconda volta i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati tra la fine di tale coordinamento e la seconda pubblicazione della restrizione di capacità.
4. Prima di pubblicare le restrizioni di capacità in conformità al punto 1, se le restrizioni di capacità hanno un impatto che non è limitato a una rete, i **gestori dell'infrastruttura soggetti al presente regolamento**, compresi i gestori dell'infrastruttura che potrebbero essere interessati dalla modifica del percorso dei treni, coordinano tra loro le restrizioni di capacità che potrebbero comportare una cancellazione o una deviazione su un percorso alternativo di una traccia ferroviaria o una sostituzione con altri modi di trasporto.

Il coordinamento prima della seconda pubblicazione è portato a termine:

- a) entro diciotto mesi prima del cambio dell'orario di servizio **per restrizioni di capacità con impatto rilevante.**
- b) entro tredici mesi e quindici giorni prima del cambio del periodo di validità dell'orario di servizio **per restrizioni di capacità con impatto elevato.**
- c) entro tredici mesi e quindici giorni prima del cambio del periodo di validità dell'orario di servizio **per restrizioni di capacità con impatto medio.**

I soggetti che effettuano il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura conformemente all'articolo 53, paragrafo **4**, invitano, se necessario, i richiedenti attivi sulle linee interessate e i principali operatori degli impianti di servizio interessati a partecipare a tale coordinamento.

5. Per quanto riguarda le restrizioni di capacità **con impatto modesto** che si verificano nel corso dell'orario di servizio successivo e di cui il gestore dell'infrastruttura viene a conoscenza entro sei mesi e quindici giorni prima del cambio dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti interessati in merito alle restrizioni di capacità previste e comunica le restrizioni di capacità aggiornate almeno quattro mesi prima del cambio dell'orario di servizio. Il gestore dell'infrastruttura fornisce informazioni dettagliate sulle tracce ferroviarie offerte prima dell'inizio della restrizione di capacità, con almeno quattro mesi di anticipo per i treni passeggeri ed almeno un mese di anticipo per i treni merci, a meno che il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti implicati non concordino un lasso di tempo più breve.

6. I gestori dell'infrastruttura possono decidere di applicare soglie più stringenti per le restrizioni di capacità basate su percentuali più basse di volumi di traffico stimati o su durate inferiori a quelle indicate nel presente allegato, sezione 3, oppure di applicare criteri ulteriori rispetto a quelli di cui al presente allegato, dopo aver consultato i richiedenti e gli operatori degli impianti. Essi pubblicano le soglie e i criteri per il raggruppamento delle restrizioni della capacità nei loro prospetti informativi di cui all'allegato IV, punto 2 [...].
7. [...] Il gestore dell'infrastruttura può decidere di non applicare i periodi di cui ai punti da 1 a 5, se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni sfuggono al controllo del gestore dell'infrastruttura, se l'applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio, o se vi è un consenso tra tutti i richiedenti implicati. In tali casi e nel caso di qualsiasi altra restrizione di capacità che non sia sottoposta a consultazione conformemente ad altre disposizioni del presente allegato, il gestore dell'infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati.
8. Le informazioni che devono essere fornite dal gestore dell'infrastruttura quando agisce in conformità ai punti 1, 5 o 7 includono:
- a) il giorno previsto;
 - b) il periodo del giorno e, non appena può essere fissata, l'ora di inizio e di fine della restrizione di capacità;
 - c) il segmento di linea interessato dalla restrizione;
 - d) se del caso, la capacità delle linee alternative.

Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali informazioni, o un link che vi dia accesso, nel prospetto informativo della rete di cui all'allegato IV, punto 2 [...]. Il gestore dell'infrastruttura mantiene tali informazioni aggiornate. I gestori dell'infrastruttura pubblicano inoltre tali informazioni in formato digitale conformemente all'articolo 9 e 62.

9. Per quanto riguarda le restrizioni di capacità con **impatto rilevante**, il gestore dell'infrastruttura fornisce ai richiedenti, su richiesta, durante la prima tornata di consultazioni, un confronto tra le condizioni che si potrebbero verificare in almeno due alternative di restrizioni di capacità. Il gestore dell'infrastruttura definisce tali alternative sulla base delle informazioni trasmesse dai richiedenti contestualmente alla richiesta e congiuntamente con loro.

Il confronto include, per ciascuna alternativa, almeno:

- a) la durata della restrizione di capacità;
- b) i canoni indicativi previsti per l'utilizzo dell'infrastruttura;
- c) la capacità disponibile sulle linee alternative;
- d) i percorsi alternativi disponibili;
- e) i tempi di viaggio indicativi.

Prima di operare una scelta tra le alternative di restrizioni di capacità, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti interessati e tiene in considerazione gli impatti delle diverse alternative su tali richiedenti e sugli utenti dei servizi.

L'analisi delle restrizioni di capacità alternative comprende situazioni riguardanti più di un gestore dell'infrastruttura. In tal caso i gestori dell'infrastruttura coordinano la pianificazione dell'alternativa di restrizione di capacità conformemente all'articolo 53.

10. Per quanto riguarda le restrizioni di capacità **con impatto rilevante**, il gestore dell'infrastruttura definisce criteri per stabilire quali treni per ciascun tipo di servizio dovrebbero subire una deviazione su un percorso alternativo, tenendo conto dei vincoli operativi e commerciali del richiedente, a meno che tali vincoli operativi non siano il risultato di decisioni organizzative o dirigenziali del richiedente e fatto salvo l'obiettivo di ridurre i costi del gestore dell'infrastruttura in conformità dell'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali criteri nel prospetto informativo della rete.

11. L'ENIM pubblica le informazioni di cui al punto 8 sul proprio sito web.

4. [...] SCHEMA DI ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ MEDIANTE LA PROCEDURA ANNUALE DI ASSEGNAZIONE DI CUI AGLI ARTICOLI 32 E 38

1. Il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti rispettano lo schema seguente:

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata⁽¹⁾
Periodo di validità dell'orario di servizio	<u>Dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre fino alla mezzanotte del secondo sabato di dicembre dell'anno successivo</u>
Entrata in vigore dell'orario di servizio	Mezzanotte del secondo sabato di dicembre

Pubblicazione del piano di fornitura di capacità	Conformemente al presente allegato, sezione 2
Pubblicazione di restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura	Conformemente al presente allegato, sezioni 2 e 3
Termine per la presentazione delle richieste di diritti di capacità da parte dei richiedenti	X-8,5
Preparazione del progetto di orario di servizio	X-6,5
Termine entro il quale il gestore o i gestori dell'infrastruttura devono presentare il progetto di offerta di capacità ai richiedenti	
Finalizzazione del coordinamento con i richiedenti	X- <u>5,5</u>
Termine entro il quale il gestore o i gestori dell'infrastruttura devono presentare l'offerta definitiva di capacità ai richiedenti	X- <u>4,5</u>
Pubblicazione dell'orario di servizio [...]	X- <u>4,25</u>
Termine entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve assegnare i diritti di capacità ai richiedenti	
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie	Da specificare <u>ad opera dei gestori dell'infrastruttura tenendo conto del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6</u>
Nota:	
(1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X").	

[...]

3. Il termine entro il quale i richiedenti devono presentare le richieste di diritti di capacità che figurano nella tabella di cui al punto 1 è il termine per le richieste di capacità di infrastruttura di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE.

5. SCHEMA DI ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ MEDIANTE ACCORDI QUADRO DI CUI AGLI ARTICOLI 31 E 38

Il gestore dell'infrastruttura rispetta lo schema seguente:

Periodo di tempo	Durata⁽¹⁾
Periodo di validità standard degli accordi quadro	5 anni
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie	Tra X-8,5 e X-6,5 (congiuntamente al coordinamento nell'ambito della procedura annuale di assegnazione di cui alla sezione 4)
Nota: (1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.	

6. SCHEMA PER LA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ MEDIANTE PIANIFICAZIONE CONTINUA DI CUI AGLI ARTICOLI 33 E 38

Il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti rispettano lo schema seguente durante la procedura di pianificazione continua:

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata⁽¹⁾
Data a partire dalla quale i richiedenti possono presentare richieste di capacità nel contesto della procedura di assegnazione mediante pianificazione continua	Quattro mesi prima della prima circolazione del treno
Termine ultimo entro il quale i richiedenti possono presentare richieste di capacità nel contesto della procedura di assegnazione mediante pianificazione continua	Un mese prima della prima circolazione del treno
Durata massima dei diritti di capacità concessi nel contesto della procedura di assegnazione mediante pianificazione continua	Trentasei mesi a partire dalla prima circolazione del treno
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie per i diritti di capacità concessi a norma dell'articolo 33, paragrafo 2, lettera a)	Tra X-8,5 e X-6,5 (congiuntamente al coordinamento nell'ambito della procedura annuale di assegnazione di cui alla sezione 4)
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie per i diritti di capacità concessi a norma dell'articolo 33, paragrafo 2, lettera b)	Da specificare ad opera dei gestori dell'infrastruttura tenendo conto del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6

<u>Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti nel quadro della procedura di pianificazione continua</u>	<u>15 giorni</u>
Nota: (1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.	

7. [...] SCHEMA DI ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ MEDIANTE LA PROCEDURA AD HOC DI CUI AGLI ARTICOLI 34 E 38

Nell'assegnare la capacità di infrastruttura mediante la procedura ad hoc, il gestore dell'infrastruttura rispetta lo schema seguente:

Periodo di tempo	Durata
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità relativi a un'unica rete	<u>5 giorni</u>
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità multirete	<u>8</u> giorni

8. SCHEMA PER MODIFICHE DELLA CAPACITÀ ASSEGNATA DI CUI ALL'ARTICOLO 39

Nel modificare i diritti di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura rispetta lo schema seguente:

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata
Tempo massimo entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve offrire un diritto di capacità alternativo relativo a un'unica rete	<u>5 giorni</u>
Tempo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura interessati devono offrire un diritto di capacità multirete alternativo	<u>8</u> giorni

ALLEGATO II

Soglie per la dichiarazione di infrastrutture altamente utilizzate e saturate di cui all'articolo 21

[...]

Utilizzo	Classificazione	Utilizzo della capacità	Periodo di riferimento
Traffico eterogeneo	Altamente utilizzata	> [...] 85 % della capacità teorica	Più di 4 ore per più di 200 giorni l'anno
Traffico eterogeneo	Saturata	> 95 % della capacità teorica	Più di 4 ore per più di 250 giorni l'anno
Traffico omogeneo	Altamente utilizzata	> [...] 90 % della capacità teorica	Più di 4 ore per più di 200 giorni l'anno
Traffico omogeneo	Saturata	> 95 % della capacità teorica	Più di 4 ore per più di 250 giorni l'anno

I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il metodo di cui all'articolo 21, paragrafo 1 bis, per determinare l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria.

Per "traffico omogeneo" si intende che i treni sulla sezione interessata presentano generalmente caratteristiche analoghe per quanto attiene all'utilizzo della capacità, in particolare in relazione a velocità, piano delle fermate e accelerazione.

Per "traffico eterogeneo" si intende che i treni sulla sezione interessata differiscono tra loro in relazione a caratteristiche pertinenti all'utilizzo della capacità, in particolare in relazione a velocità, piano delle fermate e accelerazione.

[...]

[...]

ALLEGATO III

CONTENUTO DEL QUADRO EUROPEO PER LA GESTIONE DELLA CAPACITÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 6

Il quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 contiene almeno le informazioni seguenti:

Elemento	Riferimento/i
[...]	[...]
Tipi e descrizione dei servizi di trasporto ferroviario da utilizzare ai fini della pianificazione strategica della capacità di infrastruttura ferroviaria.	Articolo 12, paragrafo 2
Principi, procedure e metodologie comuni per la pianificazione strategica della capacità, anche per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e la consultazione dei soggetti interessati, <u>includere le comunicazioni riguardanti le esigenze di capacità.</u>	Articolo 12, <u>paragrafi 4 e 9</u> , articolo 13, articolo 14, <u>articolo 17, paragrafo 1, articolo 54</u>
<u>Orientamenti che stabiliscono procedure e metodologie da utilizzare per l'analisi del mercato dei trasporti</u>	<u>Articolo 15, paragrafo 3</u>
Mezzi per la pubblicazione del piano di fornitura di capacità e processo di consultazione dei richiedenti	Articolo 18, paragrafo 10
Norme e procedure per l'assegnazione della capacità preventivamente pianificata inclusa nel piano di fornitura di capacità.	Articolo 20, paragrafo 3
<u>Metodo comune per quanto riguarda l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria</u>	<u>Articolo 21, paragrafo 1 bis</u>
Caratteristiche delle specifiche di capacità	Articolo 26, paragrafo 1
Intervalli per le soglie applicabili alla cancellazione di diritti di capacità inutilizzati	Articolo 27, paragrafo 6
Procedure e metodi per coordinare l'assegnazione di diritti di capacità multirete, compresi requisiti minimi di qualità.	Articolo 28, paragrafo 5
Orientamenti [...] <u>sulla definizione dei</u> limiti relativi alle differenze tra le richieste di capacità da parte dei richiedenti e la capacità di infrastruttura proposta dai gestori dell'infrastruttura nel processo di risoluzione consensuale dei conflitti.	Articolo 36, paragrafo 2

<u>Orientamenti per il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti in cui è compresa almeno una richiesta di capacità multirete</u>	<u>Articolo 36, paragrafo 8</u>
<u>Procedure e metodologie per risolvere conflitti in merito alla capacità di infrastruttura sulla base di criteri socioeconomici e ambientali.</u>	<u>Articolo 37, punto 1 ter</u>
Procedure per gestire le modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione.	Articolo 39, paragrafo 8
<u>Orientamenti per la definizione delle condizioni</u> che danno luogo a <u>sanzioni</u> per le modifiche dei diritti di capacità.	Articolo 40, paragrafo 3
[...]	[...]

ALLEGATO IV

Contenuto del prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE – sezione sulla gestione della capacità e del traffico

Oltre agli elementi di cui all'articolo 27, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, il prospetto informativo della rete di cui a tale articolo [...] contiene le informazioni seguenti:

- (1) un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa. Tale capitolo fa riferimento alle informazioni disponibili nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797;
- (2) un capitolo sui principi e sui criteri per la gestione della capacità. Tale capitolo illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute a interventi di manutenzione. Esso specifica inoltre le procedure e i termini relativi al processo di gestione della capacità. Esso contiene criteri specifici utilizzati durante tale processo, in particolare:
 - a) le procedure secondo cui i richiedenti sono consultati in merito alla pianificazione strategica della capacità **e trasmettono le comunicazioni riguardanti le esigenze di capacità**;
 - b) le procedure per la presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;
 - c) le condizioni imposte ai richiedenti;
 - d) lo schema per la pianificazione strategica della capacità, la presentazione di richieste, l'assegnazione, l'adattamento e la riprogrammazione, nonché le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione e le procedure per i lavori di manutenzione programmati e imprevisti;
 - e) i principi che disciplinano il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36[...] e il meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37;
 - f) la struttura e il livello delle **sanzioni** per le modifiche dei diritti di capacità;
 - g) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura è altamente utilizzata o saturata;
 - h) le informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura;
 - i) la spiegazione di eventuali scostamenti rispetto al quadro europeo di cui all'articolo 6;
- (3) un capitolo sulle operazioni, comprese la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi. Tale capitolo stabilisce l'attuazione delle prescrizioni

di cui al presente regolamento, nonché alla direttiva (UE) 2016/797, alla direttiva (UE) 2016/798 e alla direttiva 2007/59/CE, tra cui:

- a) le norme operative, comprese le norme in materia di priorità o i principi in materia di priorità per la gestione del traffico, un elenco delle norme tecniche, operative e di sicurezza e delle norme relative al personale operativo o i relativi riferimenti;
 - b) le misure operative, comprese norme e procedure per la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi, la comunicazione operativa e lo scambio di dati con le imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati;
 - c) un elenco dei sistemi di informazione utilizzati nelle operazioni e i riferimenti agli stessi;
 - d) la spiegazione di eventuali scostamenti rispetto al quadro europeo di cui all'articolo 44;
- (4) un capitolo sugli elementi chiave della gestione delle prestazioni, comprendente in particolare:
- a) i riferimenti agli obiettivi di prestazione stabiliti nel piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE e nel contratto di cui all'articolo 30 di tale direttiva;
 - b) le procedure per monitorare e riferire in merito ai progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi, per individuare le cause delle carenze in termini di prestazioni con i soggetti operativi interessati e per elaborare e attuare misure correttive al fine di migliorare le prestazioni;
 - c) la spiegazione di eventuali scostamenti rispetto al quadro europeo di cui all'articolo 50;

ALLEGATO V

CONTENUTO DEL QUADRO EUROPEO PER IL COORDINAMENTO DELLA GESTIONE TRANSFRONTALIERA DEL TRAFFICO, DELLE PERTURBAZIONI E DELLE CRISI DI CUI ALL'ARTICOLO 44

Il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi contiene quanto meno gli elementi seguenti:

Elemento	Riferimento/i
Principi comuni per la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi di cui i gestori dell'infrastruttura devono tenere conto nella definizione delle norme e delle procedure per la gestione del traffico.	Articolo 43
Norme e procedure comuni per il coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi tra i gestori dell'infrastruttura e con i soggetti operativi interessati.	Articoli 42 e 43, articolo 44, paragrafo 2, articoli 45 e 46[...]
Norme e procedure comuni per la gestione e l'assegnazione della capacità in caso di perturbazioni della rete e situazioni di crisi.	Articolo 41, paragrafi 1 e 2
Definizione delle responsabilità dei soggetti operativi interessati coinvolti nella gestione transfrontaliera del traffico, sulla base di una serie di procedure, traguardi e interfacce operativi concordati.	Articolo 45
Procedure, norme, strumenti e interfacce per la comunicazione e lo scambio di informazioni, compresi gli strumenti e le interfacce digitali armonizzati, tra i gestori dell'infrastruttura, i soggetti operativi interessati e altri soggetti interessati, in particolare le autorità pubbliche.	Articoli 45 [...] e 62
[...]	[...]
<u>Metodo comune per stimare le condizioni relative alla durata e al probabile impatto sul traffico e il contenuto della relazione sull'incidente del coordinatore della rete</u>	<u>Articolo 46, paragrafo 5 bis</u>

Orientamenti volti a garantire la consultazione adeguata e regolare delle parti interessate in merito alle questioni europee e transfrontaliere

Articolo 54, paragrafo 1

ALLEGATO VI

Perturbazioni della rete di cui all'articolo 46

Tipo di incidente	Durata probabile stimata	Impatto probabile stimato
Perturbazione della rete	Il ritorno ai livelli antecedenti l'incidente della capacità disponibile per l'utilizzo di treni richiede 3 o più giorni	– Il 50 % o più dei treni sulla sezione interessata che circolano su un'unica rete necessita di un trattamento operativo; – meno del 50 % dei treni sulla sezione interessata che circolano su più di una rete necessita di un trattamento operativo o si prevede necessiterà di un trattamento operativo.
Perturbazione multirete	Il ritorno ai livelli antecedenti l'incidente della capacità disponibile per l'utilizzo di treni richiede 3 o più giorni	– Il 50 % o più dei treni sulla sezione interessata che circolano su più di una rete necessita o si prevede necessiterà di un trattamento operativo.

Le condizioni relative alla durata e al probabile impatto sul traffico sono cumulative.

ALLEGATO VII

CONTENUTO DEL QUADRO EUROPEO PER LA VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 50

Settore di prestazione	Questioni rilevanti (a titolo indicativo)
Infrastruttura e attrezzature	<ul style="list-style-type: none">– Capacità dell'infrastruttura fisica e delle relative attrezzature, compresa la diffusione delle norme TEN-T;– riduzioni della capacità di infrastruttura dovute al differimento del rinnovo, della manutenzione o della riparazione dell'infrastruttura.
Capacità di infrastruttura	<ul style="list-style-type: none">– Offerta di capacità in termini di quantità e qualità;– utilizzo della capacità, capacità di riserva per far fronte alla crescita del traffico;– coerenza tra la capacità disponibile (pianificata o non pianificata) e le esigenze del mercato, <u>ai livelli di rete unica e multirete</u>;– stabilità dell'offerta di capacità, in particolare in relazione a lavori sull'infrastruttura;– infrastruttura saturata;– tempi di stazionamento previsti per i treni nelle stazioni di frontiera.
Gestione del traffico	<ul style="list-style-type: none">– Puntualità/ritardi dei diversi tipi di servizi ferroviari, all'origine, alle fermate intermedie e alla destinazione e in luoghi importanti dal punto di vista operativo;– cancellazioni di treni;– tempi di stazionamento effettivi per i treni nelle stazioni di frontiera.
Gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi	<ul style="list-style-type: none">– Percentuale di traffico che potrebbe essere deviata o riprogrammata durante la perturbazione o la crisi;– impatto delle perturbazioni sul traffico ferroviario in termini di ritardi e cancellazioni;– impatto delle perturbazioni sugli operatori di servizi ferroviari e sui loro clienti;

	<ul style="list-style-type: none"> – questioni specifiche incontrate (qualitative).
Diffusione e prestazioni di servizi, strumenti e interfacce digitali	<ul style="list-style-type: none"> – Sostegno ai processi relativi alla gestione della capacità, alla gestione del traffico e alla gestione delle perturbazioni; – completezza e qualità delle informazioni e dei dati forniti; – allineamento con l'architettura europea sviluppata nell'ambito dell'impresa comune "Ferrovie europee" e con le pertinenti specifiche tecniche conformemente alla direttiva (UE) 2016/797.
Conformità al regolamento; vigilanza regolamentare	<ul style="list-style-type: none"> – Indicatori di processo che monitorano il rispetto delle norme e delle procedure; – reclami presentati agli organismi di regolamentazione e all'ENRRB.

ALLEGATO VIII

Informazioni da fornire ai soggetti operativi interessati di cui all'articolo 48

Le informazioni seguenti fornite, **se del caso**, a norma della direttiva (UE) 2016/797 e dei pertinenti atti di esecuzione **adottati su tale base, e fatte salve le rispettive responsabilità dei soggetti operativi interessati di cui al [regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione e al regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, quali modificati,]** sono fornite a norma dell'articolo 48:

Informazioni fornite dal gestore dell'infrastruttura:

- numero [...] del treno;
- annuncio dei treni;
- **assegnazione di tracce;**
- **informazioni e previsioni sulla circolazione dei treni;**
- **informazioni sulle perturbazioni dei servizi;**
- **scambio di dati a fini di miglioramento della qualità.**

Informazioni fornite da altri soggetti operativi interessati:

- dati relativi alla lettera di vettura;
- richiesta [...] di tracce;
- preparazione dei treni;
- informazioni e previsioni sulla circolazione dei treni;
- informazioni sulle perturbazioni dei servizi;
- ora stimata di partenza (ETD), ora stimata di interscambio (ETI), ora stimata di arrivo (ETA) della spedizione;
- movimenti di carri;
- scambio di dati a fini di miglioramento della qualità.

ALLEGATO IX

[...]

[...]

[...]	[...]
[...]	- [...]
[...]	- [...]
[...]	- [...]
[...]	- [...]
[...]	- [...]

ALLEGATO X

Tavole di concordanza

1. TAVOLA DI CONCORDANZA PER LE DISPOSIZIONI SOPPRESSE NELLA DIRETTIVA 2012/34/UE

Direttiva 2012/34/UE	Presente regolamento
Articolo 2, paragrafo 6	Articolo 38 , paragrafo 2
Articolo 3, punto 20)	Articolo 21 e allegato II
Articolo 3, punto 22)	Articoli 36 e 37
Articolo 3, punto 23)	Articolo 4, punto 5), e articolo 31
Articolo 3, punto 27)	Articolo 4, punto 8)
Articolo 3, punto 28)	Articolo 4, punto 13)
Articolo 7 ter, paragrafo 1	Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 7 ter, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 7 ter, paragrafo 3	Articolo 3, paragrafo 3, e articolo 2, paragrafo 3, lettera b)
Articolo 36	Articolo 40
Articolo 38, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1, secondo comma, e articolo 26, paragrafo 6
Articolo 38, paragrafo 2	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 38, paragrafo 3	Articolo 26, paragrafo 4
Articolo 38, paragrafo 4	Articolo 26, paragrafo 7
Articolo 39, paragrafo 1	Articolo 11, paragrafo 3
Articolo 39, paragrafo 2	Articolo 3 , paragrafo 1 bis
Articolo 40, paragrafo 1	Articoli 14, 28 e 53
Articolo 40, paragrafo 2	Articolo 55, paragrafo 7, articolo 57, paragrafo 2, articolo 63, paragrafo 1 [...], e articolo 64, paragrafi 1 e 7
Articolo 40, paragrafo 3	Articolo 55, paragrafi 2 e 5 [...]
Articolo 40, paragrafo 4	Articolo 57, paragrafo 1

Articolo 40, paragrafo 5	
Articolo 41, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 41, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 41, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 3
Articolo 42, paragrafo 1	Articolo 31, paragrafo 1
Articolo 42, paragrafo 2	Articolo 31, paragrafo 4
Articolo 42, paragrafo 3	Articolo 31, paragrafo 5
Articolo 42, paragrafo 4	Articolo 31, <u>paragrafo 5</u> [...]
Articolo 42, paragrafo 5	Articolo 31, paragrafo 7, e allegato I, sezione 5
Articolo 42, paragrafo 6	Articolo 31, paragrafo 8
Articolo 42, paragrafo 7	Articolo 31, paragrafo 10
Articolo 42, paragrafo 8	Articolo 31, paragrafo 11
Articolo 43, paragrafo 1	Articolo 38, paragrafo 1, articolo 32, paragrafi 6, 7 e 8, [...], articolo 33, paragrafi 1 e 2, <u>e allegato I, sezioni 2, 4, 5, 6 e 7</u>
Articolo 43, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 8, articolo 11, paragrafo 2, articolo 21, paragrafo 9, articolo 38, paragrafo 3, e articolo 39, paragrafo 9
Articolo 43, paragrafo 3	[...]
Articolo 44, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
Articolo 44, paragrafo 2	Articolo 32, paragrafi 7 e 8
Articolo 44, paragrafo 3	Articolo 31, paragrafo 2
Articolo 44, paragrafo 4	Articolo 28 <u>e articolo 62, paragrafo 5</u>
Articolo 45, paragrafo 1	Articolo 32, paragrafo 2
Articolo 45, paragrafo 2	Articolo <u>25</u>
Articolo 45, paragrafo 3	Articolo 32, paragrafo 10
Articolo 45, paragrafo 4	Articolo 32, paragrafo 11
Articolo 46, paragrafo 1	Articolo 8, <u>paragrafi 2 bis e 3, articolo 20, paragrafo 3 e articolo 36, paragrafo 1</u>

Articolo 46, paragrafo 2	Articolo 36, paragrafo 2
Articolo 46, paragrafo 3	Articolo 36, paragrafo 3
Articolo 46, paragrafo 4	Articolo 36, paragrafo 4
Articolo 46, paragrafo 5	Articolo 36, paragrafo <u>2</u>
Articolo 46, paragrafo 6	Articolo <u>37</u>
Articolo 47, paragrafo 1	Articolo 21, paragrafo 1, <u>e allegato II</u>
Articolo 47, paragrafo 2	Articolo 21, paragrafo 4
Articolo 47, paragrafo 3	Articolo 21, paragrafo <u>6</u> , e articolo 25, paragrafo 1
Articolo 47, paragrafo 4	Articolo 8, paragrafi 1 <u>e</u> 2 [...], e articolo 11, paragrafo 3
Articolo 47, paragrafo 5	Articolo 8, <u>paragrafo 1</u> e <u>articolo 33</u>
Articolo 47, paragrafo 6	Articolo 21, paragrafo 6
Articolo 48, paragrafo 1	Articolo 34, paragrafo 1
Articolo 48, paragrafo 2	Articolo 18, paragrafo 4
Articolo 49, paragrafo 1	Articolo 24, paragrafo 1
Articolo 49, paragrafo 2	Articolo 24, paragrafo 2
Articolo 49, paragrafo 3	Articolo 24, paragrafo 3
Articolo 50, paragrafo 1	Articolo 22, paragrafo 1
Articolo 50, paragrafo 2	Articolo 22, paragrafo 2
Articolo 50, paragrafo 3	Articolo 22, paragrafo 1
Articolo 51, paragrafo 1	Articolo 23, paragrafo 1
Articolo 51, paragrafo 2	Articolo 23, paragrafi 1 e 2
Articolo 51, paragrafo 3	Articolo 23, paragrafo 4
Articolo 51, paragrafo 4	Articolo 23, paragrafo 5
Articolo 52, paragrafo 1	Articolo 12, paragrafo 8
Articolo 52, paragrafo 2	Articolo 27, paragrafo 6

Articolo 53, paragrafo 1	Articolo 35, paragrafo 1
Articolo 53, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafi 2 e 4, e articolo 35, paragrafo 4
Articolo 53, paragrafo 3	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 54, paragrafo 1	Articolo 43, paragrafo 3
Articolo 54, paragrafo 2	Articolo 43, paragrafo 5
Articolo 54, paragrafo 3	Articolo 43, paragrafo 6

2. TAVOLA DI CONCORDANZA PER IL REGOLAMENTO (UE) N. 913/2010

Regolamento (UE) n. 913/2010	Presente regolamento
Articoli da 1 a 7	
Articolo 8	Articolo 55, paragrafi da 1 a 4, 6, 7 e 8, e articolo 56, paragrafo 1, lettere da a) a c) ed f), e paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 14, paragrafo 1, articolo 22, paragrafi 3 e 4, articolo 23, paragrafo 3 e articolo 57
Articolo 9, paragrafo 1, lettera a), c), d) ed e), e paragrafi 2, 3, 4 e 5	
Articolo 9, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 15 e articolo 22, paragrafi 3 e 4
Articolo 10	
Articolo 11	Articolo 55, paragrafi da 1 a 4 e 6, 7 e 8
Articoli da 12 a 18	
Articolo 19	<u>Articolo 49 e articolo 65, paragrafi 7 e 8</u>
Articoli da 20 a 25	